

Relatório da Autoridade da Concorrência
sobre o Mercado dos Combustíveis em
Portugal

2 de Junho de 2008

Índice

1.	Introdução	8
2.	Breve caracterização do sector petrolífero nacional	9
2.1.	Refinação, armazenagem, transporte e distribuição.....	10
2.2.	Venda ao público em postos de abastecimento	14
2.3.	Factores estruturais e cláusulas contratuais	15
3.	Condicionantes da formação dos preços dos combustíveis.....	17
3.1.	Condicionantes da formação do preço do petróleo.....	17
3.2.	Condicionantes da formação dos preços da gasolina e do gasóleo à saída da refinaria na Europa e em Portugal	19
3.3.	Condicionantes da formação dos preços da gasolina e do gasóleo na venda a retalho de combustíveis em Portugal.....	20
4.	Evolução dos preços dos combustíveis líquidos de 2003 a Abril de 2008.....	22
4.1.	Evolução da cotação internacional do petróleo.....	22
4.2.	Evolução dos preços de referência à saída da refinaria.....	26
4.3.	Evolução dos PMVP.....	29
4.3.1.	Evolução do PMVP em Portugal	29
4.3.2.	Evolução do diferencial entre o PMVP e o preço médio à saída da refinaria	31
4.3.3.	Paralelismo dos PMVP (antes de impostos) do Gasóleo e da Gasolina IO95 entre Portugal e Espanha	32
4.4.	Considerações finais.....	37
5.	Evolução e formação dos preços dos combustíveis líquidos no primeiro quadrimestre de 2008	39
5.1.	A alteração do preço da principal matéria-prima nos mercados internacionais	39
5.2.	A alteração dos preços dos produtos refinados à saída das refinarias na Europa	40
5.2.1.	Gasolina IO95	40
5.2.2.	Gasóleo	41
5.3.	Alteração do PVP antes de impostos em Portugal.....	42
5.3.1.	PMVP antes de impostos em 2006, 2007, e no primeiro quadrimestre de 2008	42
5.3.2.	Comparações Internacionais.....	43
5.4.	Alteração do PMVP depois de impostos em Portugal	46
5.4.1.	Evolução dos preços máximos recomendados por empresa	46
5.4.2.	PMVP nacionais em 2006, 2007, e no 1.º quadrimestre de 2008	52
5.4.3.	Preços praticados em hiper/supermercados vs preços praticados pelas principais petrolíferas	54
5.4.4.	Comparações Internacionais.....	57
5.5.	Decomposição dos custos para formação do PVP recomendado.....	59
5.5.1.	Análise global da decomposição no primeiro quadrimestre de 2008 ...	60
5.5.2.	Análise dinâmica das várias componentes que contribuem para a formação dos preços recomendados	62
5.5.2.1.	Gasolina IO95	63
5.5.2.2.	Gasóleo.....	65
6.	Enquadramento jus-concorrencial.....	69
6.1.	Observações preliminares	69
6.2.	De alegadas práticas de concertação entre operadoras no mercado dos combustíveis	69
7.	Conclusões e Recomendações.....	77
7.1.	Acesso de concorrentes aos mercados retalhistas	78
7.2.	Informação aos consumidores finais no mercado retalhista	79
7.3.	Acesso grossista a fontes alternativas de abastecimento.....	79

7.4. Medidas estruturais de longo prazo.....	80
8. Anexos.....	81
8.1. Anexo 1 – Combustíveis gasosos.....	81
8.1.1. Notas introdutórias.....	81
8.1.2. Caracterização do mercado do GPL em Portugal.....	83
8.1.2.1. O consumo de GPL.....	83
8.1.2.2. A oferta de GPL.....	85
8.1.2.3. Características gerais.....	86
8.1.3. Os preços do GPL.....	87
8.1.3.1. Evolução dos preços do GPL em Portugal.....	87
8.1.3.2. O enquadramento do regime de preços vigiados do GPL em garrafa.....	88
8.1.3.3. Análise da dispersão regional de preços do GPL em garrafa.....	89
8.1.3.4. Comparação internacional de preços de GPL em garrafa.....	90
8.1.4. Comparação dos PVP das garrafas de gás butano em Portugal e em Espanha.....	90
8.1.4.1. A regulação dos preços do gás butano e propano engarrafado em Espanha.....	92
8.1.5. Síntese conclusiva.....	94
8.2. Anexo 2.....	95
9. Glossário.....	96

Índice de Tabelas

TABELA 1 – REFINARIAS E CAPACIDADE DE REFINAÇÃO NO ESPAÇO IBÉRICO, ANO DE 2005.....	12
TABELA 2 – NÚMERO MÉDIO DE SEMANAS NECESSÁRIO AOS AJUSTAMENTOS ENTRE PREÇO DA MATÉRIA-PRIMA (PETRÓLEO) E O PMVP NA UE A 15.....	21
TABELA 3 – EVOLUÇÃO DA MÉDIA MENSAL DA COTAÇÃO DOS FUTUROS A 1-MÊS DO <i>BRENT</i>, DE JANEIRO DE 2003 A ABRIL DE 2008, EM \$ E € / BARRIL (BBL) E EM € CTS / LITRO (LT), NÍVEL, VARIAÇÃO CUMULADA DESDE JANEIRO DE 2003, EM NÍVEL (VAR. CUMUL.) E EM PERCENTAGEM (% CUMUL.) DESDE ESSA DATA.....	22
TABELA 4 – ESTIMATIVAS DA EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS ANUAIS DO PETRÓLEO (EM DÓLARES).....	25
TABELA 5 – DIFERENCIAIS MÉDIOS DESDE JULHO DE 2003 DO DIFERENCIAL ENTRE O PREÇO MÉDIO NACIONAL À SAÍDA DA REFINARIA E A COTAÇÃO <i>PLATTS NWE CIF</i> DE REFERÊNCIA DO GASÓLEO E DA GASOLINA <i>IO95</i> (€ CTS / LITRO).....	28
TABELA 6 – DIFERENCIAIS NACIONAIS ANUAIS MÉDIOS E NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2008 DO DIFERENCIAL ENTRE O PMVP (ANTES DE IMPOSTOS) E O PREÇO MÉDIO À SAÍDA DA REFINARIA DO GASÓLEO E DA GASOLINA <i>IO95</i> (€ CTS / LITRO).....	32
TABELA 7 – DIFERENCIAIS MÉDIOS DESDE JULHO DE 2003 ENTRE OS PMVP (ANTES DE IMPOSTOS) NACIONAIS E ESPANHÓIS DO GASÓLEO E DA GASOLINA <i>IO95</i> (€ CTS / LITRO).....	34
TABELA 8 – ESTATÍSTICAS SUMÁRIAS DA DISTRIBUIÇÃO DOS DIFERENCIAIS ENTRE OS PMVP (ANTES DE IMPOSTOS) NACIONAIS E ESPANHÓIS DO GASÓLEO E DA GASOLINA <i>IO95</i>: MÉDIA, DISPERSÃO, VALOR MÍNIMO (MIN), MEDIANA, VALOR MÁXIMO (MAX) E PERCENTIS DE 2,5% E DE 97,5%, EM € CTS / LITRO.....	35
TABELA 9 – EVOLUÇÃO DA CARGA FISCAL SOBRE O PVP DOS COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS, DESDE JANEIRO DE 2004 A ABRIL DE 2008 (MÉDIAS DOS PMVP), EM ESPANHA E EM PORTUGAL.....	36
TABELA 10 – EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DE REFERÊNCIA/RECOMENDADOS (CLASSE MODAL) DA GASOLINA <i>IO95</i>.....	47

TABELA 11 – EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DE REFERÊNCIA/RECOMENDADOS (CLASSE MODAL) DO GASÓLEO	50
TABELA 12 – PREÇOS MÉDIOS POR GRUPOS DE EMPRESAS – GASOLINA IO95 (€/LITRO)	55
TABELA 13 – PREÇOS MÉDIOS POR GRUPOS DE EMPRESAS – GASÓLEO (€/LITRO)	56
TABELA 14 – CONSUMO DE GÁS BUTANO E DE GÁS PROPANO POR DISTRITO EM 2006	85
TABELA 15 – ÍNDICE DE CONCENTRAÇÃO (IHH) NO MERCADO DOS GPL, DE 1996 A 2008	86

Índice de Ilustrações

ILUSTRACÃO 1 – REFINARIAS, OLEODUTOS E RESERVAS TERRITORIAIS EXISTENTES NO ESPAÇO IBÉRICO	11
ILUSTRACÃO 2 – REFINARIAS E PARQUES DE ARMAZENAGEM E REDE DE OLEODUTOS CLH EM ESPANHA	13

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1 – EVOLUÇÃO MENSAL, DESDE JANEIRO DE 1999, DA COTAÇÃO DOS FUTUROS A 1-MÊS DO BRENT (FECHO DO MÊS), EM \$ E EM € / BBL	22
GRÁFICO 2 – EVOLUÇÃO SEMANAL, DESDE MARÇO DE 2002, DA COTAÇÃO DOS FUTUROS A 1-MÊS DO BRENT (FECHO DA SEMANA), EM \$ E EM € / BBL	23
GRÁFICO 3 – EVOLUÇÃO SEMANAL, DESDE MARÇO DE 2002, DA TAXA DE CÂMBIO € / \$ (FECHO DA SEMANA)	23
GRÁFICO 4 – EVOLUÇÃO SEMANAL, DESDE JULHO DE 2003, DO PMVP NACIONAL DO GASÓLEO, DA COTAÇÃO PLATTS NWE CIF E PREÇO MÉDIO À SAÍDA DA REFINARIA RESPECTIVOS E DA COTAÇÃO DOS FUTUROS A 1-MÊS DO BRENT DESFASADA DE 2 SEMANAS (€ CTS / LITRO)	27
GRÁFICO 5 – EVOLUÇÃO SEMANAL, DESDE JULHO DE 2003, DO PMVP NACIONAL DA GASOLINA IO95, DA COTAÇÃO PLATTS NWE CIF E PREÇO MÉDIO À SAÍDA DA REFINARIA RESPECTIVOS E DA COTAÇÃO DOS FUTUROS A 1-MÊS DO BRENT DESFASADA DE 2 SEMANAS (€ CTS / LITRO)	27
GRÁFICO 6 – MÉDIAS MÓVEIS DE 4 SEMANAS DOS DIFERENCIAIS ENTRE OS PREÇOS MÉDIOS NACIONAIS À SAÍDA DA REFINARIA E AS COTAÇÕES PLATTS NWE CIF DE REFERÊNCIA RESPECTIVAS DO GASÓLEO E DA GASOLINA IO95 (€ CTS / LITRO)	28
GRÁFICO 7 – EVOLUÇÃO DO PMVP DA GASOLINA IO95 POR EMPRESA (€/LITRO)	30
GRÁFICO 8 – EVOLUÇÃO DO PMVP DO GASÓLEO POR EMPRESA (€/LITRO)	30
GRÁFICO 9 – MÉDIAS MÓVEIS DE 4 SEMANAS DOS DIFERENCIAIS ENTRE OS PMVP (ANTES DE IMPOSTOS) E OS PREÇOS MÉDIOS NACIONAIS À SAÍDA DA REFINARIA DO GASÓLEO E DA GASOLINA IO95 (€ CTS / LITRO)	32
GRÁFICO 10 – EVOLUÇÃO SEMANAL DOS PMVP (ANTES DE IMPOSTOS) NACIONAIS E ESPANHÓIS DO GASÓLEO E DA GASOLINA IO95, DESDE JULHO DE 2003, EM € CTS / LITRO	33
GRÁFICO 11 – MÉDIAS MÓVEIS DE 4 SEMANAS DOS DIFERENCIAIS ENTRE OS PMVP (ANTES DE IMPOSTOS) NACIONAIS E ESPANHÓIS DO GASÓLEO E DA GASOLINA IO95 (€ CTS / LITRO)	34
GRÁFICO 12 – EVOLUÇÃO SEMANAL COMPARATIVA DOS PMVP (APÓS IMPOSTOS) NACIONAIS E ESPANHÓIS DO GASÓLEO E DA GASOLINA IO95, DESDE JULHO DE 2003, EM € CTS / LITRO	36
GRÁFICO 13 – EVOLUÇÃO DO PREÇO DO BARRIL DE CRUDE (FUTUROS DO BRENT A 1 MÊS) EM EUROS E USD (DECOMPOSIÇÃO DOS EFEITOS DE VARIAÇÃO DO PREÇO DA MATÉRIA-PRIMA E DA TAXA DE CÂMBIO)	39

GRÁFICO 14 – EVOLUÇÃO DO PREÇO DA GASOLINA IO95 NOS MERCADOS INTERNACIONAIS (<i>PREM UNLEADED NWE CIF PLATT'S HIGH</i>)	40
GRÁFICO 15 – EVOLUÇÃO DO PREÇO DO GASÓLEO NOS MERCADOS INTERNACIONAIS (<i>ULSD 50PPM NWE CIF ARA PLATT'S HIGH</i>)	41
GRÁFICO 16 – EVOLUÇÃO DO PREÇO MÉDIO ANTES DE IMPOSTOS DA GASOLINA IO95 EM PORTUGAL	42
GRÁFICO 17 – EVOLUÇÃO DO PREÇO MÉDIO ANTES DE IMPOSTOS DO GASÓLEO EM PORTUGAL	43
GRÁFICO 18 – PMVP ANTES DE IMPOSTOS DA GASOLINA IO95 NA UE A 27 (MÉDIA DE PREÇOS DO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2008)	44
GRÁFICO 19 – PMVP ANTES DE IMPOSTOS DO GASÓLEO NA UE A 27 (MÉDIA DE PREÇOS DO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2008)	45
GRÁFICO 20 – NÚMERO DE ALTERAÇÕES DO PREÇO RECOMENDADO/DE REFERÊNCIA MODAL DAS SEIS PRINCIPAIS PETROLÍFERAS A ACTUAR EM PORTUGAL (GASOLINA S/CHUMBO 95 – 1.º QUADRIMESTRE DE 2008)	48
GRÁFICO 21 – AMPLITUDE DAS VARIAÇÕES EM CÊNTIMOS POR LITRO DO PREÇO RECOMENDADO/DE REFERÊNCIA MODAL DAS SEIS PRINCIPAIS PETROLÍFERAS (GASOLINA S/CHUMBO 95 - 1.º QUADRIMESTRE DE 2008)	49
GRÁFICO 22 – NÚMERO DE ALTERAÇÕES DO PREÇO RECOMENDADO/DE REFERÊNCIA MODAL DAS SEIS PRINCIPAIS PETROLÍFERAS A ACTUAR EM PORTUGAL (GASÓLEO – 1.º QUADRIMESTRE DE 2008)	51
GRÁFICO 23 – AMPLITUDE DAS VARIAÇÕES EM CÊNTIMOS POR LITRO DO PREÇO RECOMENDADO/DE REFERÊNCIA MODAL DAS SEIS PRINCIPAIS PETROLÍFERAS (GASÓLEO - 1.º QUADRIMESTRE DE 2008)	52
GRÁFICO 24 – EVOLUÇÃO DO PMVP DA GASOLINA S/CHUMBO 95 EM PORTUGAL (€/LITRO)	53
GRÁFICO 25 – EVOLUÇÃO DO PMVP DO GASÓLEO EM PORTUGAL (€/LITRO)	53
GRÁFICO 26 – PMVP DEPOIS DE IMPOSTOS DA GASOLINA IO95 NA UE A 27 (MÉDIA DE PREÇOS DO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2008)	58
GRÁFICO 27 – PMVP DEPOIS DE IMPOSTOS DO GASÓLEO NA UE A 27 (MÉDIA DE PREÇOS DO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2008)	59
GRÁFICO 28 – DECOMPOSIÇÃO DOS CUSTOS ASSOCIADOS AO PREÇO RETALHISTA DA GASOLINA IO95 (MÉDIA DO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2008)	61
GRÁFICO 29 – DECOMPOSIÇÃO DOS CUSTOS ASSOCIADOS AO PREÇO RETALHISTA DO GASÓLEO (MÉDIA DO PRIMEIRO QUADRIMESTRE DE 2008)	62
GRÁFICO 30 – EVOLUÇÃO DO CUSTO E MARGEM DA ACTIVIDADE DE DISTRIBUIÇÃO ENTRE JANEIRO E ABRIL DE 2008 (GASOLINA IO95)	63
GRÁFICO 31 – EVOLUÇÃO DO CUSTO E MARGEM DA ACTIVIDADE RETALHISTA ENTRE JANEIRO E ABRIL DE 2008 (GASOLINA IO95)	64
GRÁFICO 32 – EVOLUÇÃO DO PREÇO MÉDIO À SAÍDA DA REFINARIA ENTRE JANEIRO E ABRIL DE 2008 (GASOLINA IO95)	65
GRÁFICO 33 – EVOLUÇÃO DO CUSTO E MARGEM DA ACTIVIDADE DE DISTRIBUIÇÃO ENTRE JANEIRO E ABRIL DE 2008 (GASÓLEO)	66
GRÁFICO 34 – EVOLUÇÃO DO CUSTO E MARGEM DA ACTIVIDADE RETALHISTA ENTRE JANEIRO E ABRIL DE 2008 (GASÓLEO)	67
GRÁFICO 35 – EVOLUÇÃO DO PREÇO MÉDIO À SAÍDA DA REFINARIA ENTRE JANEIRO E ABRIL DE 2008 (GASÓLEO)	68
GRÁFICO 36 – PROCURA DE GPL, EM TON, DESDE JANEIRO DE 1995 A JANEIRO DE 2008	84
GRÁFICO 37 – PROCURA ANUAL DE GPL, DE 1995 A 2007, POR MODO DE ACONDICIONAMENTO	84
GRÁFICO 38 – EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS DO GPL NO PERÍODO JAN 2004- JAN 2008 (€/KG)	87
GRÁFICO 39 – DISPERSÃO REGIONAL DOS PREÇOS DA GARRAFA DE BUTANO (€) DE 13 KG, DE JAN 2003 A DEZ 2007	89

GRÁFICO 40 – COMPARAÇÃO INTERNACIONAL DOS PAI NO GPL EM GARRAFA NA EUROPA, EM €/KG, EM 2006	90
GRÁFICO 41 – PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO DE GÁS BUTANO (13 KG) EM PORTUGAL E EM ESPANHA EM JANEIRO DE 2008 (€)	91
GRÁFICO 42 – EVOLUÇÃO DOS PREÇOS ANTES DE IMPOSTOS (PAI) E PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO (PVP) DE UMA GARRAFA DE GPL EM PORTUGAL (13 KG) E EM ESPANHA (12,5 KG)	92
GRÁFICO 43 – EVOLUÇÃO SEMANAL COMPARATIVA, DESDE A ÚLTIMA SEMANA DE 2002, DAS COTAÇÕES DOS FUTUROS A 1-MÊS DA GASOLINA SEM CHUMBO NO MERCADO DE NOVA IORQUE E DO <i>PLATTS</i> NWE SPOT FOB NO MERCADO DE ROTERDÃO (€ / M3)	95

1. Introdução

O Senhor Ministro da Economia e da Inovação, em carta dirigida ao Senhor Presidente da Autoridade da Concorrência e datada de 30 de Abril, solicitou a elaboração de uma análise sobre a formação do preço dos combustíveis no retalho *«já que, segundo referem alguns analistas, esse preço não reflecte os custos de produção, avaliados segundo o diferencial de cotação Euro/Dólar.»*

O presente Relatório está dividido em 7 secções, um glossário e dois anexos. Após a introdução, é apresentada na secção 2 uma breve caracterização do sector petrolífero nacional. Na secção 3 são apresentadas e analisadas as condicionantes da formação dos preços dos combustíveis líquidos (gasolina sem chumbo de 95 octanas e gasóleo rodoviário). Na secção 4, é analisada a evolução dos preços do petróleo e daqueles combustíveis entre 2003 e Abril de 2008. Segue-se a secção 5 que analisa a evolução e formação dos preços da matéria-prima e dos produtos refinados (gasolina sem chumbo de 95 octanas e gasóleo rodoviário) durante o primeiro quadrimestre de 2008. A secção 6 apresenta um enquadramento jus-concorrencial da formação dos preços dos combustíveis líquidos em Portugal. Segue-se a secção 7 com as principais conclusões que se podem retirar do Relatório e com as recomendações que a Autoridade da Concorrência entende ser útil formular nesta fase. No primeiro anexo é feita uma breve análise da evolução do mercado de combustíveis gasosos em Portugal (gases butano e propano) e a sua comparação com o mercado espanhol. Num segundo anexo são apresentados dados estatísticos que sustentam vários resultados apresentados ao longo do texto principal do Relatório.

Para a realização deste Relatório foram solicitados vários dados estatísticos às diferentes empresas petrolíferas presentes em Portugal, bem como à Associação Nacional de Revendedores de Combustíveis (ANAREC), entidades com quem foram mantidas reuniões de trabalho para esclarecimento e desenvolvimento de várias questões. Foram também solicitados dados estatísticos a diversas empresas do ramo da distribuição que operam postos de venda ao público de combustíveis líquidos.

2. Breve caracterização do sector petrolífero nacional¹

1. A actividade petrolífera é, em geral, subdividida entre as actividades a montante, da exploração, desenvolvimento, produção, transporte (marítimo) e venda de petróleo bruto, e as actividades a jusante, da refinação, armazenagem e transporte; da distribuição aos postos de abastecimento (estações de serviço); e da venda a retalho, nomeadamente, através de postos de venda ao público (consumidor final).
2. As empresas verticalmente integradas – da exploração de petróleo e/ou refinação à venda ao público – são designadas por empresas “petrolíferas”, sendo as demais intervenientes, nos estádios a jusante da refinação, denominadas por empresas “não petrolíferas” ou independentes.
3. Existem, actualmente, seis petrolíferas em Portugal: a *Galp Energia*, *SGPS* (Galp), a *British Petroleum* (BP), a *Repsol YPF* (Repsol)², o grupo *Total-Fina-Elf* (Total/Cepsa)³, a *Agip* (do *Grupo ENI*, que controla 1/3 do capital da Galp)⁴ e a *Esso* (do *Grupo Exxon-Mobil*).
4. O sector nacional importa a integralidade da principal matéria-prima (petróleo) pelo que se circunscreve às actividades petrolíferas a jusante, da refinação, armazenagem, transporte, distribuição e venda ao público em postos de abastecimento.

¹ Uma descrição detalhada do sector petrolífero em geral consta de Decisões CE relativas a operações de concentração naquele sector (tais como Casos n.º IV/M.727 – *BP/MOBIL*, 7 Agosto 1996, n.º COMP/M.3291 – *PREEM/SKANDINAVISKA RAFFINADERI*, 1 Dezembro 2003 e n.º COMP/M.4348 – *PKN/MAZEIKIU*, 7 Janeiro 2006, em versão Inglesa). Ver, de igual modo, informação constante das *Newsletters* trimestrais da AdC sobre o acompanhamento do mercado dos combustíveis líquidos e gasosos, disponíveis no endereço: <http://www.concorrancia.pt/Publicacoes/Newsletter.asp>.

² Por decisão de não oposição da CE, a Repsol adquire, em Setembro de 2004, os negócios de distribuição e de venda a retalho da Shell em Portugal (Decisão CE n.º COMP/M.3516 – *REPSOL/SHELL*, de 13 de Setembro de 2004). Segundo declarações da Repsol, esta empresa viria, no final de 2005, a ultrapassar a BP como a segunda maior insignia na venda ao público em Portugal.

³ Em Outubro de 2006, a Total adquire, após decisão de não oposição da CE, o controlo exclusivo da Cepsa (*vide* Decisão CE n.º COMP/M.4329, de 13 de Outubro de 2006), embora já detivesse cerca de 45% do capital daquela empresa antes daquela data.

⁴ No final do ano de 2006, a Galp tem cerca de 20% do seu capital disperso em Bolsa, sendo o remanescente controlado pelo Grupo Amorim (33,34%), pelo Grupo ENI (1/3) e pelo Estado.

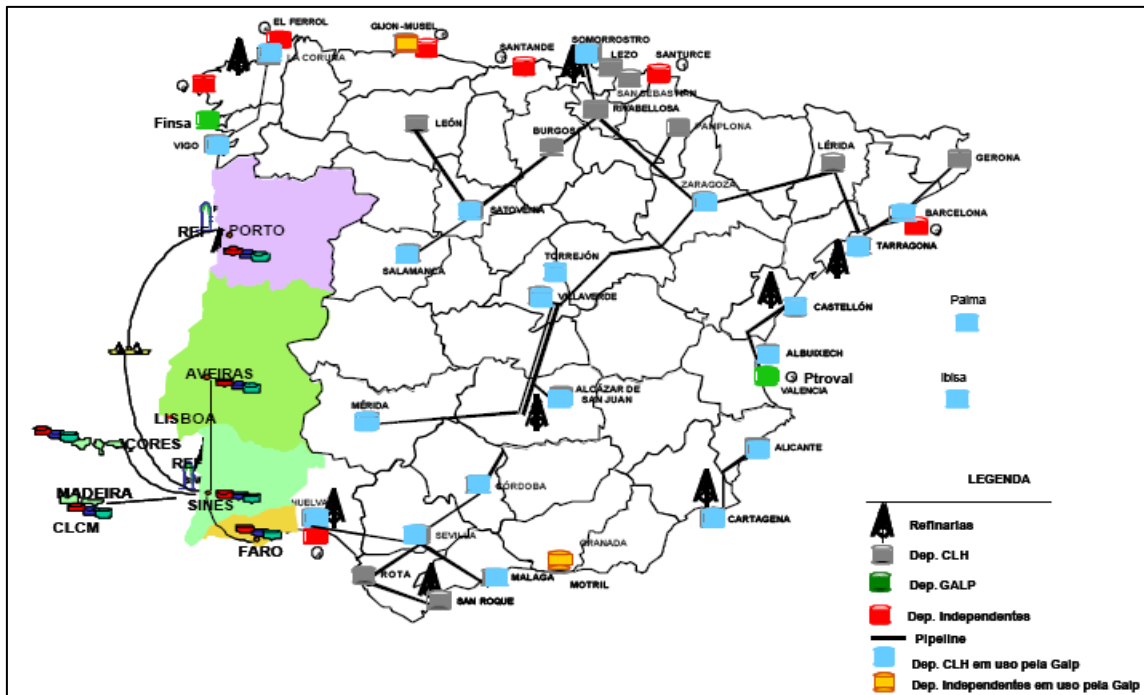
2.1. Refinação, armazenagem, transporte e distribuição

5. A actividade de refinação consiste na transformação de petróleo bruto em derivados de petróleo, entre os quais os combustíveis líquidos (gasóleos e gasolinas) e os combustíveis gasosos (butano ou gás de garrafa e propano, usualmente, conhecido por “gás de cidade”).
6. A refinação integra, assim, o estágio de entrada de combustíveis em território nacional, pelo que não poderá ser dissociada dos circuitos de importação de combustíveis, por via terrestre (férica e rodoviária) ou marítima (grandes navios e batelões), em proveniência de refinarias localizadas fora do território nacional.
7. A venda de combustíveis à saída da refinaria é efectuada a um preço usualmente designado por preço “*ex-work refinery*” que é líquido de impostos (ISP e IVA).
8. Na refinação nacional, existe uma única empresa, a Galp, a qual controla mais de 75% da capacidade total de armazenagem de combustíveis em território nacional, abastecendo, de igual modo, mais de 80% do consumo nacional em combustíveis líquidos e gasosos para venda ao público.
9. Existem duas refinarias em Portugal, em Leça da Palmeira (Porto) e em Sines. A refinaria de Sines abastece entre 60-65% do território nacional continental,⁵ incluindo as zonas Sul e Centro do país e, em particular, a região de Lisboa e Vale do Tejo, sendo esta última abastecida pelo parque de Aveiras ligado a Sines através do único oleoduto (de longa distância) existente em Portugal (*vide* Ilustração 1 *infra*). Este oleoduto é gerido pela Companhia Logística de Combustíveis, S.A. (CLC), a qual é detida pela Galp a 65%, pela BP a 20% e pela Repsol (ex-Shell) a 15%.⁶

⁵ Conforme identificado na Ilustração 1, a refinaria de Sines é ainda responsável pelo abastecimento dos arquipélagos dos Açores e Madeira.

⁶ Para além do oleoduto Sines – Aveiras, gerido pela CLC, existem oleodutos de curta distância, mas específicos aos depósitos localizados perto das refinarias (*v.g.*, os oleodutos que ligam a refinaria de Leça aos depósitos da Galp, BP, Repsol e Total/Cepsa no Parque do Real, em Matosinhos, os terminais e depósitos de armazenagem da Esso na Trafaria, da Repsol na Banática e da Galp e Total na Tanquipor no Barreiro).

Ilustração 1 – Refinarias, oleodutos e reservas territoriais existentes no espaço ibérico



Legenda: As cores distinguem entre as áreas de abastecimentos das refinarias nacionais e principais parques de armazenagem: Matosinhos (rosa), parque de Aveiras (verde), Sines (verde mate) e Faro (laranja).

Fonte: Galp Energia, SGPS.

- Em contrapartida, o território espanhol dispõe de uma rede mais vasta e dispersa de refinarias (*vide* Tabela 1) e de oleodutos (*vide* Ilustração 2 *infra*), sendo esta rede de oleodutos gerida pela congénere espanhola da CLC, a *Compañía Logística de Hidrocarburos, S.A.* (CLH).

Tabela 1 – Refinarias e capacidade de refinação no espaço Ibérico, ano de 2005⁷

País	Empresa	Refinaria	Capacidade	
			<i>kbbl / dia</i>	<i>% Ibérica</i>
Portugal	Galp	Porto	90	19,6
		Sines	220	
Espanha	Repsol	Somorrostro Vizcaya	220	46,8
		Cartagena, Múrcia	100	
		La Coruña	120	
		Puertollano, Ciudad Real	140	
		Tarragona	160	
	Cepsa (Total)	Cádiz	240	27,0
		Huelva	100	
		Tenerife	87	
	BP	Castellón de la Plana	105	6,6

Legenda: A capacidade de refinação é expressa em milhares de barris (kbbl) por dia. A coluna “% Ibérica” reporta-se à percentagem de capacidade de cada empresa no mercado Ibérico.

Fonte: Oil & Gas Journal, 2005 Worldwide Refining Survey, salvo os elementos relativos às refinarias da Galp que são fonte da própria.

⁷ De salientar que segundo informação da Galp, as vendas a retalho de combustíveis ascendem, em 2005, a cerca de 6,830 mil m³ em território nacional contra 35,700 mil m³ em Espanha, donde resulta que os mercados a retalho em Portugal representam cerca de 16% do total do retalho ibérico (ver http://investor.relations.galpennergia.com/galpir/vPT/Business_Segments/Refining_Marketing).

Ilustração 2 – Refinarias e parques de armazenagem e rede de oleodutos CLH em Espanha⁸



Fonte: CLH, <http://www.clh.es/>.

11. A CLH dispõe de uma capacidade total de armazenagem de combustíveis líquidos de cerca de 6,5 milhões de m³, o que corresponde a cerca de 80% da capacidade total de armazenagem daqueles produtos na Península Ibérica.⁹
12. A CLH é, de igual modo, caracterizada por uma estrutura accionista mais dispersa do que a da CLC, não podendo, em particular, as empresas com capacidade de refinação em Espanha – Repsol, Total/Cepsa e BP – deter, no seu total, mais de 45% do capital daquela companhia. Segundo informação da CLH, cerca de 85% do seu capital está repartido entre petrolíferas: a canadiana Enbrige (25%), a Repsol (15%), a Total/Cepsa (14,15%), a Oman Oil (10%), a Disa (adquirente da ex-Shell em Espanha, 10%), a BP (5%) e a Galp (5%).¹⁰

⁸ Refira-se que para além da rede de oleodutos da CLH, existem outras redes de menor dimensão, como por exemplo, o oleoduto da Repsol que liga as suas refinarias de Puertollano a Cartagena.

⁹ Cf. <http://www.clh.es/>.

¹⁰ Cf. <http://www.clh.es/>.

2.2. Venda ao público em postos de abastecimento

13. Na venda a retalho ao público, existem cerca de 2300 postos de abastecimento em território nacional continental, operando a maioria destes postos – cerca de 70% – sob a insígnia das petrolíferas.
14. Para além das insígnias das petrolíferas, existem, contudo, outros operadores na venda ao público, sendo de especial relevância os denominados “postos brancos” que operam sob a insígnia dos grupos da grande distribuição alimentar, a saber os postos dos grupos *Os Mosqueteiros* (insígnias *Intermarché* e *Ecomarché*), *E. Leclerc*, *Modelo Continente*¹¹ e *Auchan*.¹²
15. Conforme analisado no capítulo 5.4.3 do presente Relatório e reportado nas *Newsletters* trimestrais da AdC sobre o mercado dos combustíveis líquidos e gasosos¹³, estes postos brancos constituem um veículo importante de concorrência pelos preços no mercado da venda ao público dado praticarem um preço de venda ao público inferior, em média, em cerca de 6 cêntimos / litro (cts/lt) ao das demais marcas.¹⁴
16. Ao nível do território nacional continental, a venda a retalho por insígnias é uma actividade fortemente concentrada, detendo os três principais operadores – Galp, Repsol e BP – no seu conjunto, mais de 70% desta actividade e os postos brancos dos grupos da grande distribuição alimentar menos de 10%.¹⁵
17. Em termos de regulação dos preços dos combustíveis em Portugal Continental, a 1 de Janeiro de 2004 foi concluída a última fase da liberalização dos PVP (Preços de venda ao público) dos combustíveis líquidos, tal como aprovada pela Portaria n.º 1423-F/2003, de 31 de Dezembro.

¹¹ Corresponde aos postos anteriormente detidos pelo Carrefour e que se encontram em fase de alienação.

¹² Para além destes grupos e das petrolíferas, calcula-se, segundo informação recolhida da Direcção Geral de Energia e Geologia, que existam cerca de 30 outras empresas (independentes) detentoras de redes de postos de abastecimento ao público (*v.g.*, as empresas Cípol, Alves Bandeira, Sopor e Avia).

¹³ Cf. <http://www.concorrenca.pt/Publicacoes/Newsletter.asp>

¹⁴ Refira-se a este propósito a Recomendação AdC ao Governo (Recomendação n.º 3/2004, pontos 60-66) no sentido de aligeirar as condições de acesso ao mercado por estes postos e a alteração legislativa subsequente (Portaria n.º 362/2005, de 4 de Abril). De salientar a este propósito que a legislação espanhola existente na matéria é fortemente mais exigente do que a nacional, ao impor a obrigatoriedade dos grandes estabelecimentos comerciais incorporarem, pelo menos, um posto de abastecimento para veículos (tal como disposto no artigo 3.º do Real Decreto-Lei n.º 6/2000, de 23 de Junho) –, bem como ao impor a proibição de qualquer operador de quota superior a 30% naquele mercado, *in casu* a Repsol, em expandir a sua rede de postos de abastecimento por um período de 5 anos após a publicação do diploma (artigo 4.º do mesmo diploma).

¹⁵ Em contrapartida, calcula-se que em França estes postos brancos de hipermercados representem cerca de 50% do volume total de vendas a retalho.

18. Desde então, deixaram de ser fixados tectos máximos sobre os PVP da gasolina sem chumbo 95 octanas (gasolina IO95) e dos gasóleos rodoviário, colorido e marcado, estando os PVP dos demais combustíveis (gasolinas IO98 e aditivada, bem como os gasóleos e gasolinas da nova geração) já liberalizados a essa data.
19. O anterior regime de tectos máximos previa a incidência do IVA sobre o tecto máximo do PVP, independentemente do preço praticado em cada posto, facilitando desta forma, e em conjunto com a transparência de PVP resultante da publicação, pelo Estado dos preços máximos, a unicidade do PVP *inter-* e *intra-*marcas.

2.3. Factores estruturais e cláusulas contratuais

20. A actividade petrolífera nacional caracteriza-se pelos seguintes factores estruturais:
 - (i) *Número reduzido de empresas* e concentração da oferta, estando mais de 90% da venda por grosso em território nacional concentrada em (seis) petrolíferas, sendo cerca de 70% da mesma controlada pelas três principais petrolíferas.
 - (ii) *Integração vertical dos principais operadores (petrolíferas)*, em toda a cadeia de valor, desde o transporte e distribuição por grosso até ao retalho, incluindo refinação em território nacional no caso da Galp;
 - (iii) *Homogeneidade do produto*;
 - (iv) *Informação completa sobre o mercado* tal como traduzida pela informação disponível aos operadores ao longo da cadeia de valor (*v.g.*, cotações *Platts NWE*, cotações internacionais do *Light Crude* e do *Brent* e PVP médios com e sem impostos nos Estados Membros da União Europeia), bem como pelas inúmeras estatísticas sobre quantidades vendidas (publicadas *v.g.* pela Direcção Geral de Energia e Geologia);
 - (v) *Existência de condicionantes de escala e administrativas à entrada no mercado*, bem como condicionantes ao nível do desenvolvimento de capacidade de armazenagem;
 - (vi) *Relações estruturais entre as petrolíferas*, tal como traduzidas pelos acordos de fornecimento e de logística (*v.g.* casos da CLC em Portugal e da CLH em Espanha);
 - (vii) *Simetria de relações (fornecedor – cliente) entre petrolíferas e contactos em vários mercados*, *v.g.* o posicionamento das principais petrolíferas clientes da Galp em território nacional (Repsol, Total/Cepsa e BP) enquanto fornecedoras da Galp em Espanha;
 - (viii) *Regularidade, estabilidade e reduzida elasticidade da procura* (a aumentos e a desníveis de preços *inter-* e *intra-*marcas), sendo que uma procura volátil

aumenta os incentivos das empresas em desviarem do *status quo* aquando de quedas abruptas da procura;

(ix) *Ausência de contra-poder de compra* do lado da procura, à excepção da rede de postos brancos de hipermercados.

21. Relativamente às cláusulas contratuais com a distribuição, todas as empresas petrolíferas que, relembre-se, são em número reduzido, operam redes de distribuição similares, estabelecendo mecanismos de acompanhamento e controlo do funcionamento do mercado ao nível retalhista que lhes permitem conhecer de forma quase imediata as alterações de preços dos concorrentes a nível local.
22. De entre tais cláusulas, são de salientar:
 - (a) Cláusulas contratuais impostas ao revendedor de cada insígnia com o objectivo de monitorizar as condições comerciais (*v.g.*, preços) praticadas pela concorrência na zona;
 - (b) As empresas petrolíferas realizam ainda uma monitorização própria e unilateral através do denominado “cliente mistério”, quer junto dos postos que vendem sob a sua insígnia, quer nos postos que vendem sob insígnias concorrentes;
 - (c) A actuação das empresas petrolíferas mediante a operação de postos de sua propriedade ou com recurso a agentes permite-lhes determinar directamente os preços praticados nesses postos;
23. Finalmente, o facto de um conjunto significativo de revendedores pertencerem à ANAREC introduz um elemento adicional de divulgação das alterações de preços por todos os operadores.

3. Condicionantes da formação dos preços dos combustíveis

3.1. Condicionantes da formação do preço do petróleo

24. O mercado do petróleo pode ser visto como uma grande *pool* de várias qualidades de petróleo, cujos diferenciais de preços seguem um processo estacionário, ou seja, os diferentes mercados encontram-se ligados entre si num grande mercado integrado internacional.
25. Assim, não existe uma única qualidade de petróleo mas uma diversidade de petróleos com diferentes níveis de qualidade (designadamente diferentes densidades).
26. As duas especificações de petróleo utilizadas a nível internacional como referência de preço são vulgarmente designadas por *Brent (Crude)* e *Western Texas Intermediate (WTI)*, também conhecido por *Light Sweet Crude*.
27. O petróleo do tipo *Brent* é o petróleo de referência no mercado Europeu, e portanto, a referência para Portugal, sendo cotado em Londres.
28. O designado "*Brent blend*" é o tipo de crude mais transaccionado no mar do Norte. O *Brent* tem uma densidade de cerca de 37,5 de acordo com a escala do API (*American Petroleum Institute*). Tecnicamente é uma mistura de crude da Shell UK (zona de exploração de *Brent*) e da BP (zona de exploração de *Ninian*).
29. O WTI é o petróleo de referência nos Estados Unidos (EUA), do tipo *Light Crude*, mais denso do que o *Brent* e encontra-se cotado em Nova Iorque. O WTI, de menor densidade e peso do que o *Brent* é, por tal via, mais caro, usualmente, entre 1 a 2 USD / barril (\$/bbl) face ao *Brent*;
30. O preço do *Brent* é vulgarmente aferido pela cotação dos futuros a um mês sobre este produto (*i.e.*, o custo do produto com entrega no prazo de um mês), em USD/ barril¹⁶.
31. Não significa isto, porém, que todas as empresas com actividade de refinação comprem o petróleo ao preço dos futuros do *Brent*, na medida em que existem petróleos com diferentes qualidades, que têm, por isso, preços distintos num mesmo momento de tempo.
32. Significa antes que o preço do *Brent* serve como referência para indexação desses preços de compra existindo "*spreads*" que corrigem esses preços pela qualidade do petróleo adquirido, entre outros factores.

¹⁶ Um barril, de petróleo e/ou de combustíveis líquidos, equivale a 42 galões americanos (*US gallons*) e, aproximadamente, a 158,9873 litros.

33. Para além disso, o preço final do petróleo para um determinado refinador depende da sua posição geográfica, designadamente da distância entre o ponto onde o petróleo é explorado e o ponto onde a refinaria se encontra localizada.
34. Refinarias localizadas em cruzamentos de rotas entre mercados de exploração e de consumo podem beneficiar de menores custos de transporte marítimo.
35. O preço a que é transaccionado o petróleo resulta de uma teia complexa de variáveis estruturais.
36. A evolução do preço do petróleo nos mercados internacionais depende das condicionantes da oferta e da procura deste produto.
37. De diversos relatórios internacionais publicados pela AIE (Agência Internacional de Energia), EIA (*Energy Information Administration*), OPEP, OCDE e FMI, foram identificadas as seguintes condicionantes da procura mundial de petróleo numa perspectiva de médio prazo: crescimento económico; intensidade de utilização de petróleo nas actividades produtivas; incentivos/desincentivos fiscais; considerações ambientais.¹⁷
38. Foram também identificadas as seguintes principais condicionantes da oferta mundial de petróleo: evolução das reservas mundiais de petróleo; riscos geopolíticos; investimento necessário para desenvolvimento e manutenção da capacidade produtiva; alterações na composição da OPEP e na distribuição de quotas de produção; comportamentos dos países-membros da OPEP; mudanças climáticas; depreciação do dólar.
39. Atendendo ao facto de o petróleo ser um produto de base (*"commodity"*), o seu preço incorpora além de variáveis estruturais uma parte de volatilidade devida ao mercado, pelo que a previsão da variação dos preços incorpora um elevado grau de incerteza.
40. O regime de preços do petróleo que vigora desde a segunda metade dos anos 80 envolve grande volatilidade que se deve, em grande parte, ao facto dos mercados de futuros reagirem por *under* ou *overshooting* a notícias que saem a todo o momento.
41. A volatilidade do preço do petróleo tem também a ver com as percepções dos agentes dos mercados financeiros que gerem carteiras de activos, nas quais se inclui o petróleo e seus derivados, sobre a evolução da oferta e a procura.

¹⁷ Cf. Capítulo 4 das Newsletters n.º 17 e n.º 18 de acompanhamento do mercado dos combustíveis relativas aos terceiro e quarto trimestres de 2007.

3.2. Condicionantes da formação dos preços da gasolina e do gasóleo à saída da refinaria na Europa e em Portugal

42. Os preços dos produtos refinados, em particular da gasolina e do gasóleo, à saída da refinaria dependem fundamentalmente dos preços da principal matéria-prima utilizada na actividade de refinação, isto é, do preço do petróleo.
43. Esta não é, contudo, a única variável que determina os preços dos produtos refinados à saída das refinarias.
44. De facto, o preço de venda da gasolina e do gasóleo depende das condições de procura e oferta destes combustíveis e não apenas das condições de procura e oferta de petróleo.
45. Nos últimos anos tem-se verificado a existência de uma maior escassez de gasóleo refinado nos mercados da Europa Ocidental, tendo essa pressão da procura gerado uma alteração do diferencial relativo de preços de venda à saída das refinarias entre gasolina e gasóleo.
46. De igual forma, em períodos de maior procura de gasolina nos Estados Unidos da América (designadamente nos meses de Verão) é frequente a existência de escassez de oferta deste refinado na América do Norte verificando-se pressões sobre o preço de venda à saída das refinarias europeias no sentido da alta deste produto para exportação.
47. Assim, as margens de refinação variam em função da procura e oferta de produtos refinados em cada momento do tempo.
48. Na Europa, os preços dos produtos refinados à saída da refinaria acompanham maioritariamente as cotações de produtos refinados do mercado de Roterdão e/ou do mercado de Lavera.
49. Estas cotações reflectem o custo das matérias-primas (designadamente do petróleo), outros custos da actividade de refinação entre outras condicionantes da oferta, mas também da procura do produto refinado em questão num determinado momento.
50. Em Portugal os preços dos produtos refinados à saída da refinaria acompanham as cotações do mercado de Roterdão.
51. Assim, numa determinada semana, os preços à saída das refinarias nacionais reflectiam até ao final do ano de 2007, a média das cotações do mercado de Roterdão (numa base CIF) relativas às duas semanas anteriores.
52. Em 2008, a forma de indexação dos preços à saída das refinarias nacionais foi revista, passando as refinarias nacionais a considerar a média das cotações diárias

do mercado de Roterdão (numa base CIF) relativas à semana anterior (doravante designada por cotação *Platts NWE* de referência).

53. O facto de os preços dos produtos refinados acompanharem estas cotações internacionais não significa que a todo o momento o preço de venda à saída das refinarias que usam os indexantes do mercado de Roterdão seja único, dependendo essencialmente das características dos produtos vendidos à saída de cada refinaria.¹⁸

3.3. Condicionantes da formação dos preços da gasolina e do gasóleo na venda a retalho de combustíveis em Portugal

54. As alterações do PVP antes de impostos da gasolina e do gasóleo em Portugal dependem fundamentalmente de variações no preço de venda à saída da refinaria dos produtos refinados mas também de alterações nos custos de distribuição (designadamente transporte e armazenagem) e nos custos e margem retalhista, dependendo, tanto das condições da oferta, como das da procura nos mercados retalhistas.
55. Por tudo o referido nos capítulos 3.1 e 3.2, relativamente às diferentes condicionantes da formação dos preços nos mercados da matéria-prima e no dos produtos refinados à saída das refinarias as variações do preço do petróleo são a principal condicionante das variações dos preços dos produtos refinados à saída das refinarias.
56. Para além disso, existe evidência de um desfasamento temporal entre as alterações no preço do petróleo e alterações no PVP a retalho antes de impostos dos combustíveis na Europa, e em particular em Portugal.
57. Em 2005 a AdC analisou a velocidade de ajustamento dos PMVP dos combustíveis líquidos em Portugal a alterações na cotação internacional do crude tendo realizado diversas análises estatísticas e econométricas¹⁹. Procedeu também a uma comparação internacional da velocidade de ajustamento dos preços.
58. Concluiu pela existência de evidência de um desfasamento médio de 4 semanas entre uma alteração do preço do crude nos mercados internacionais e um ajustamento do PMVP da gasolina s/ chumbo 95 e do gasóleo em Portugal.
59. A generalidade dos países europeus (12 no caso do gasóleo e 11 no caso da gasolina) ajustava com uma velocidade de entre 1 e 2 semanas.

¹⁸ Não olvidando a existência de outras componentes tais como *spreads* e descontos.

¹⁹ Capítulo 4 da Newsletter n.º 9 de acompanhamento do mercado dos combustíveis relativa ao terceiro trimestre de 2005.

60. Conforme quadro apresentado abaixo, apenas Portugal e Irlanda ajustavam o PMVP do gasóleo em mais de 3 semanas. Relativamente ao PMVP da gasolina s/ chumbo 95 o ajustamento verifica-se em mais de 3 semanas apenas nos mesmos dois países a que acresce o Reino Unido (4 semanas).

Tabela 2 – Número médio de semanas necessário aos ajustamentos entre preço da matéria-prima (petróleo) e o PMVP na UE a 15

Tipo de combustível	Número de semanas necessárias para o ajustamento					
	1	2	3	4	5	6
Gasóleo	Dinamarca Alemanha P. Baixos Finlândia Suécia	Bélgica Grécia Espanha França Itália Luxemburgo Áustria	Reino Unido	Portugal		Irlanda
Gasolina s/ chumbo 95	Bélgica Dinamarca Alemanha França Luxemburgo P. Baixos Finlândia Suécia	Grécia Espanha Áustria	Itália	Reino Unido Portugal		Irlanda
N.º de Países Gasóleo	5	7	1	1	0	1
N.º de Países Gasolina s/	8	3	1	2	0	1

Fonte: Análise da AdC.

61. Atendendo ao facto de a forma de indexação dos preços dos produtos derivados à saída das refinarias nacionais ter sido revista em 2008, tal alteração poderá conduzir a uma redução do tempo de ajustamento dos preços de venda a retalho antes de impostos em Portugal durante o decurso do corrente ano.
62. Só no final de 2008, quando disponível um maior número de observações de preços, será possível aferir a evolução da velocidade de ajustamento de forma consistente.

4. Evolução dos preços dos combustíveis líquidos de 2003 a Abril de 2008

4.1. Evolução da cotação internacional do petróleo

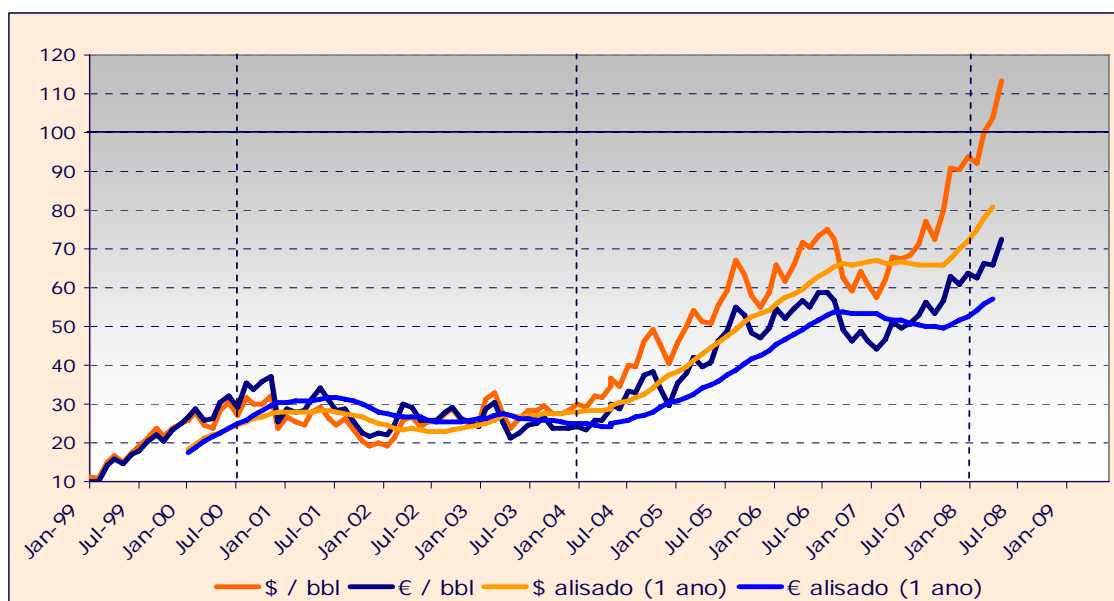
63. Conforme *supra* referido, o custo da matéria-prima, tal como traduzido, no caso nacional, pela cotação dos futuros a 1-mês do *Brent* mostra uma subida acentuada desde o início da presente década, em US \$ e em €, tendo a amplitude desta subida aumentado de forma considerável no primeiro quadrimestre do corrente ano (*vide* Tabela 3, Gráfico 1 e Gráfico 2 *infra*) e tal não obstante da forte depreciação do dólar face ao euro (*vide* Gráfico 3 *infra*).

Tabela 3 – Evolução da média mensal da cotação dos futuros a 1-mês do *Brent*, de Janeiro de 2003 a Abril de 2008, em \$ e € / barril (bbl) e em € cts / litro (lt), nível, variação cumulada desde Janeiro de 2003, em nível (Var. cumul.) e em percentagem (% cumul.) desde essa data

	\$ / bbl			€ / \$	€ / bbl			€ cts / lt Nível
	Nível	Var. cumul.	% cumul.		Nível	Var. cumul.	% cumul.	
Jan-03	31.28			1.062	29.45			18.52
Jan-04	31.23	-0.05	-0.2%	1.261	24.76	-4.69	-15.9%	15.57
Jan-05	44.23	12.95	41.4%	1.312	33.71	4.26	14.5%	21.21
Jan-06	63.05	31.77	101.6%	1.210	52.09	22.64	76.9%	32.77
Jan-07	53.68	22.40	71.6%	1.300	41.30	11.85	40.2%	25.97
Jan-08	92.00	60.72	194.1%	1.472	62.51	33.06	112.3%	39.32
Abr-08	108.97	77.69	248.4%	1.575	69.18	39.73	134.9%	43.52

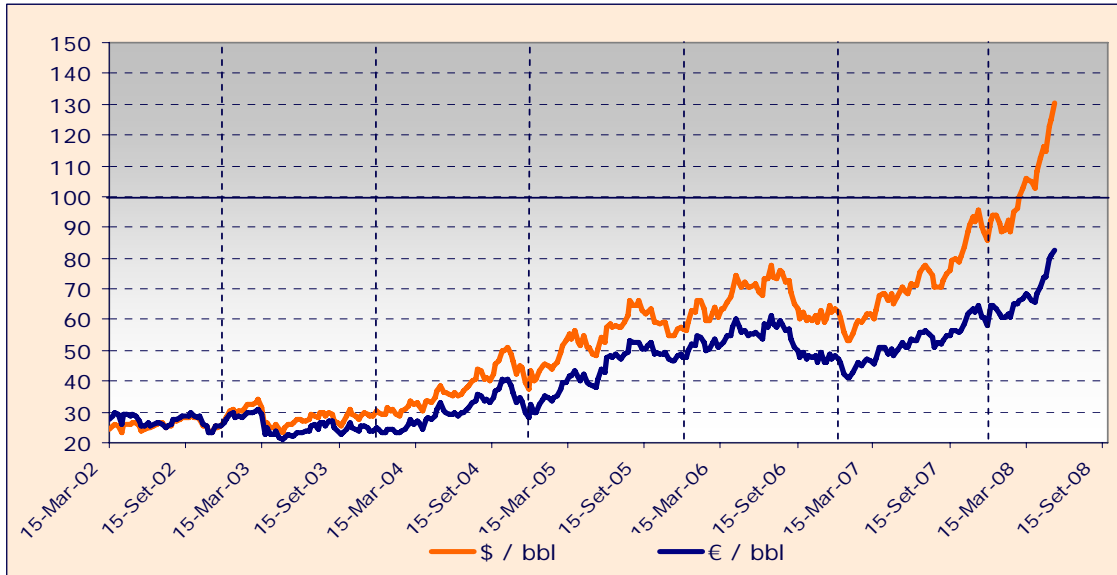
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters.

Gráfico 1 – Evolução mensal, desde Janeiro de 1999, da cotação dos futuros a 1-mês do *Brent* (fecho do mês), em \$ e em € / bbl



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters.

Gráfico 2 – Evolução semanal, desde Março de 2002, da cotação dos futuros a 1-mês do *Brent* (fecho da semana), em \$ e em € / bbl



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters.

Gráfico 3 – Evolução semanal, desde Março de 2002, da taxa de câmbio € / \$ (fecho da semana)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters.

64. É vulgarmente utilizado o argumento de que os aumentos no preço do petróleo são a todo o tempo compensados pela depreciação do dólar americano face ao euro, resultando daí que o preço do petróleo em euro terá sofrido uma valorização pouco acentuada em resultado desse efeito.
65. Tal não corresponde, de todo, à realidade. A volatilidade do preço do petróleo é superior à volatilidade da taxa de câmbio Eur/USD.
66. É um facto que desde 2002 o dólar americano se depreciou face a um conjunto de moedas (Cf. Gráfico 3), entre as quais o Euro, tendo emergido a discussão acerca da substituição do Dólar americano pelo Euro enquanto moeda indexante dos preços do petróleo nos mercados financeiros.
67. A depreciação do dólar é, porém, de acordo com a OCDE²⁰, uma pequena parte da explicação do recente aumento dos preços em dólares do petróleo, já que o recente choque nos preços se tem vindo a dever, em muito, a aumentos da procura e não tanto a interrupções na oferta, como sucedeu no passado.
68. Numa perspectiva histórica, em termos globais, desde o início de 1990, até ao fim do terceiro trimestre de 2007, a cotação do *Brent*, em dólares, registou um aumento de 284,7%. Esta subida foi, no entanto, atenuada por uma depreciação do dólar face ao euro de 16,4%, o que, em termos finais, significou, em euros, um aumento da cotação do *Brent* em 221,7%.
69. Diversos aspectos da conjuntura internacional actual e, nomeadamente, os relacionados com:
- (i) A crise do sector imobiliário nos EUA – conhecida por crise do “*sub-prime*”, responsável, em parte, pela depreciação do USD face ao €;
 - (ii) A retenção de reservas petrolíferas ou, pelo menos, fuga a aumentos da produção de petróleo decorrentes da desvalorização do USD face, nomeadamente, ao €, atento o facto do petróleo e seus derivados serem transaccionados em USD;
 - (iii) O forte aumento de consumo e procura de petróleo e produtos derivados pelas grandes economias emergentes da Índia e da China;
 - (iv) A crise geopolítica no Médio Oriente;
 - (v) O desenvolvimento ainda relativamente precoce de fonte energéticas alternativas ao petróleo; sem esquecer
 - (vi) As condicionantes futuras em termos de reservas petrolíferas mundiais,
- são factores geradores de uma forte incerteza quanto à evolução futura da cotação do petróleo, *Brent* e WTI.

²⁰ OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82 (Preliminary Version – December), Paris.

70. Algumas instituições de referência avançaram com as seguintes estimativas para o preço do petróleo durante os anos de 2008 e 2009.

Tabela 4 – Estimativas da evolução dos preços médios anuais do petróleo (em dólares)

Instituição	Data de publicação	2008	2009
Ministério das Finanças – PEC 2007-2011	Dezembro 2007	80,8	
Banco de Portugal	08-01-2008	89	86
Comissão Europeia	21-02-2008	90,3	
Eurosistema	06-03-2008	90,6	89,1
OCDE	06-12-2007	87	87
Banco Mundial (*)	08-01-2008	84,1	78,4
FMI (*)	Outubro 2007	75	
Energy Information Administration	11-03-2008	94,1	85,9

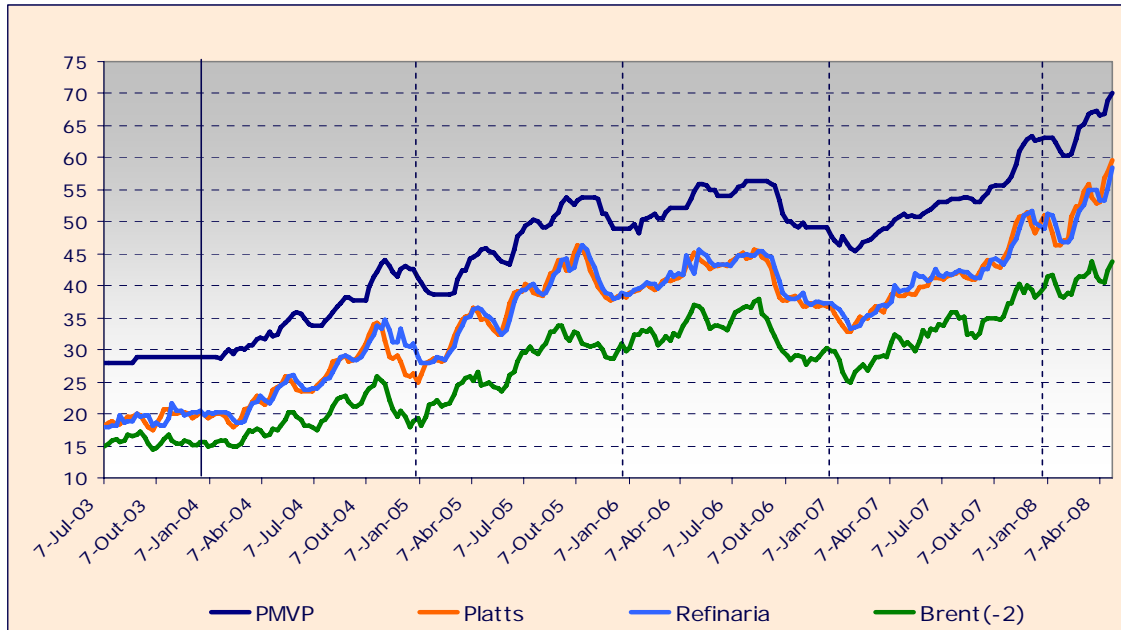
(*) Média simples do *Dubai, Brent e West Texas Intermediate*.

Fontes: Ministério das Finanças e da Administração Pública (2007a), *Programa de Estabilidade e Crescimento 2007-2011 (Atualização de Dezembro de 2007)*, Lisboa; Banco de Portugal (2008), *Boletim Económico: Inverno de 2007*, Vol. 13, N.º 4, Lisboa; European Commission, Directorate-General For Economic and Financial Affairs (2008), *Interim forecast, February 2008*; European Central Bank (2008), *Eurosystem Staff Macroeconomic Projections for the Euro Area*; OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris; International Bank for Reconstruction and Development, World Bank (2008), *Global Economic Prospects - Technology Diffusion in the Developing World*, Washington; International Monetary Fund (2007), *World Economic Outlook, October 2007 – Globalization and Inequality*, Washington; Energy Information Administration (2008), *Short-Term Energy Outlook – March 2008*, Washington.

4.2. Evolução dos preços de referência à saída da refinaria

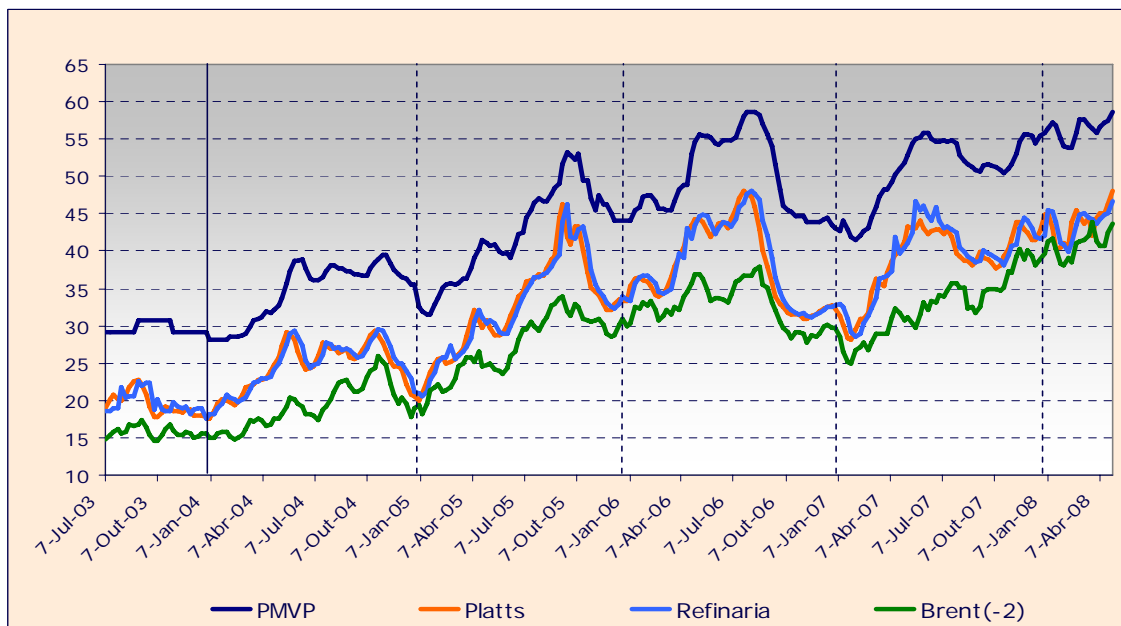
71. A subida acentuada da cotação da matéria-prima e, nomeadamente, dos futuros a 1-mês do *Brent* conjugada com os factores de conjuntura internacional *supra* referidos instigam um movimento de subida acentuada das cotações internacionais dos combustíveis líquidos e, em particular, das cotações *Platts NWE* do gasóleo e da gasolina IO95 (*vide* Gráfico 4 e Gráfico 5 *infra*).
72. No caso nacional, conforme *supra* referido, a subida destas cotações *Platts NWE* tende a repercutir-se nos preços à saída da refinaria.
73. De facto, conforme *supra* referido, a Galp fixa os seus preços à saída da refinaria, semanalmente, em termos por si denominada cotação "*Platts NWE* de referência", expressa em CIF.
74. Considerando aquela cotação *Platts NWE* CIF de referência, constata-se (*vide* Gráfico 4 e Gráfico 5 *infra*) que os preços médios nacionais à saída da refinaria do gasóleo e da gasolina IO95 evoluem em paralelo com aquelas cotações *Platts NWE* CIF de referência.
75. Constata-se, também, que:
 - (i) As cotações *Platts NWE* CIF de referência do gasóleo seguem a evolução da cotação dos futuros a 1-mês do *Brent* desfasada de, pelo menos, 2 semanas; e
 - (ii) As cotações *Platts NWE* CIF de referência da gasolina IO95 evidenciam picos sazonais, inexistentes na cotação dos futuros a 1-mês do *Brent*, com especial relevância nos meses mais quentes, mas em perfeita consonância com a cotação dos futuros a 1-mês da gasolina sem chumbo no mercado de Nova Iorque (*vide* Gráfico 43 em anexo).
76. Este último paralelismo sugere a dimensão internacional (extracomunitária) dos mercados dos produtos refinados e, nomeadamente, das gasolinas, sendo expectável que, atento o facto do consumo de gasóleo nos EUA ser despiciendo face ao consumo de gasolinas, os picos sazonais na cotação *Platts NWE* da gasolina sem chumbo sejam, de facto, induzidos pelos picos sazonais da cotação respectiva em Nova Iorque.

Gráfico 4 – Evolução semanal, desde Julho de 2003, do PMVP nacional do gasóleo, da cotação *Platts* NWE CIF e preço médio à saída da refinaria respectivos e da cotação dos futuros a 1-mês do *Brent* desfasada de 2 semanas (€ cts / litro)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters; *Platts*; Comissão Europeia.

Gráfico 5 – Evolução semanal, desde Julho de 2003, do PMVP nacional da gasolina IO95, da cotação *Platts* NWE CIF e preço médio à saída da refinaria respectivos e da cotação dos futuros a 1-mês do *Brent* desfasada de 2 semanas (€ cts / litro)



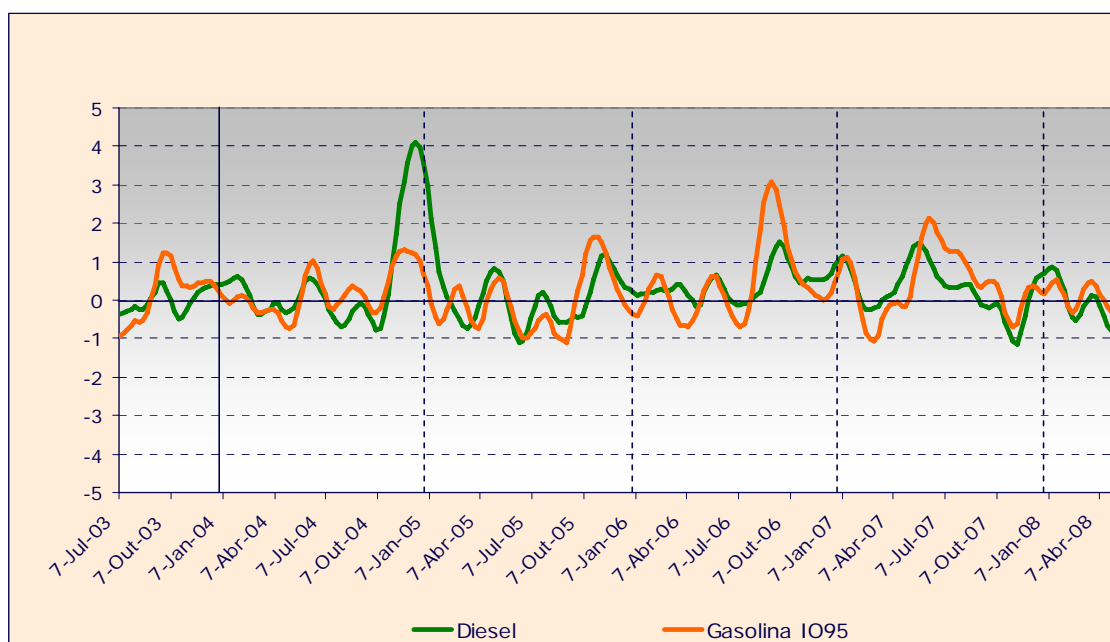
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters; *Platts*; Comissão Europeia.

77. No que respeita ao paralelismo existente entre o custo médio de aquisição nas refinarias nacionais e o preço *Platts NWE CIF* de referência respectivo, constata-se que o diferencial entre o primeiro e o segundo evolui, no período em análise, em torno de zero, estando mesmo o primeiro abaixo do segundo no primeiro quadrimestre de 2008, em média, em cerca de 0,44 € cts / litro no caso do gasóleo e em cerca de 0,14 cts / litro no caso da gasolina IO95 (*vide* Tabela 5 e Gráfico 6 *infra*).

Tabela 5 – Diferenciais médios desde Julho de 2003 do diferencial entre o preço médio nacional à saída da refinaria e a cotação *Platts NWE CIF* de referência do Gasóleo e da Gasolina IO95 (€ cts / litro)

	Diesel	Gasolina IO95
2003	-0.02	0.2
2004	0.51	0.2
2005	0.09	-0.05
2006	0.39	0.39
2007	0.3	0.44
Jan-Abr08	-0.44	-0.14
Total	0.23	0.21

Gráfico 6 – Médias móveis de 4 semanas²¹ dos diferenciais entre os preços médios nacionais à saída da refinaria e as cotações *Platts NWE CIF* de referência respectivas do Gasóleo e da Gasolina IO95 (€ cts / litro)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters; Platts; Comissão Europeia.

²¹ Utilizam-se médias móveis de 4 semanas a fim de alisar picos observados no diferencial, de amplitude positiva e negativa, dado tais picos serem específicos a uma determinada semana, não reflectindo, assim, a evolução a prazo do mercado.

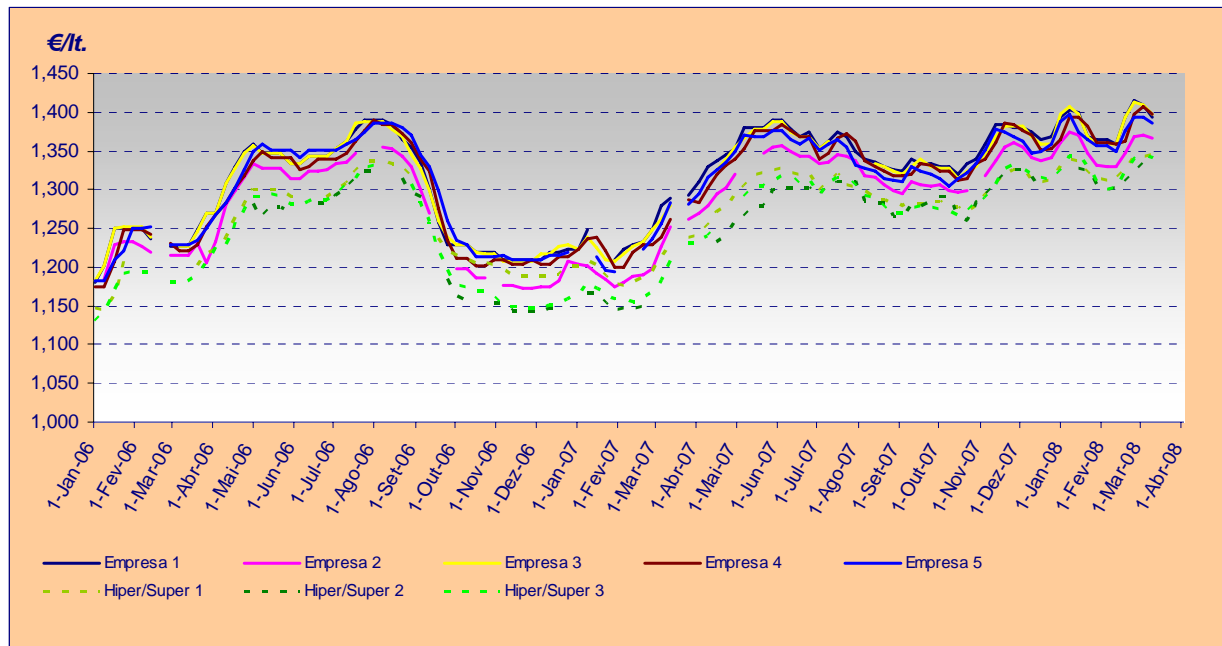
78. Resulta, de igual modo, dos Gráfico 4 e Gráfico 5 *supra* que a evolução do preço médio à saída da refinaria tende, em geral, a repercutir-se sobre o PMVP nacional antes de impostos (*vide* secção 4.3.2), conforme analisado de seguida.

4.3. Evolução dos PMVP

4.3.1. Evolução do PMVP em Portugal

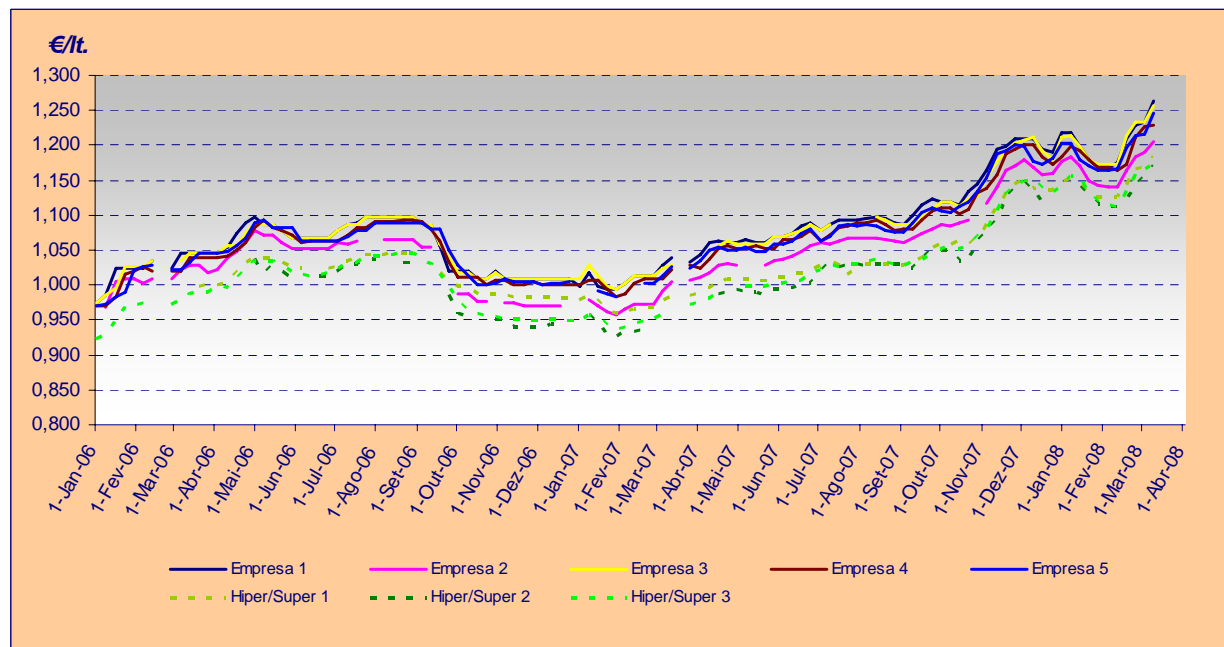
79. Atentas as características dos mercados retalhistas de combustíveis líquidos em Portugal, os preços inter-marcas foram semelhantes nos últimos anos (*vide* Gráfico 7 e Gráfico 8 *infra*).
80. As principais empresas petrolíferas a actuar em Portugal, com uma excepção, praticaram durante o período analisado diferenciais médios de preços entre si inferiores a 0,9 cêntimo por litro na gasolina IO95 e no gasóleo.
81. Em termos médios (e medianos), não existe, por isso, diferença significativa de PVP entre as insígnias principais, com uma excepção.
82. Uma das principais petrolíferas praticou, em média, um PVP entre 2,81 cts/litro inferior (*vide* Gráfico 7 *infra*) ao do principal operador no caso da gasolina IO95 e de 2,89 cts/litro no caso do gasóleo (*vide* Gráfico 8 *infra*).
83. Por seu turno, os postos de hiper/supermercados praticaram, em média, um PVP inferior ao das principais petrolíferas.
84. Durante o período em análise os postos localizados em hiper/supermercados praticaram preços 4,6 e 6,5 cts/litro mais baixos no caso da gasolina e entre 4,9 e 6,7 cts/litro no caso do gasóleo, dependendo do operador.

Gráfico 7 – Evolução do PMVP da Gasolina IO95 por empresa (€/litro)



Fonte: DGEG.

Gráfico 8 – Evolução do PMVP da Gasóleo por empresa (€/litro)



Fonte: DGEG.

4.3.2. Evolução do diferencial entre o PMVP e o preço médio à saída da refinaria

85. Embora os diferenciais entre os PMVP (antes de impostos) e os preços médios à saída da refinaria do gasóleo e da gasolina IO95 tenham evoluído de forma estável em torno de 10 cts / litro até ao final do primeiro trimestre de 2006, constata-se um ligeiro aumento daqueles diferenciais desde essa data e, nomeadamente, no primeiro quadrimestre do corrente ano de 2008. Em particular, aqueles diferenciais evoluem para cerca de 12,9 cts / litro no gasóleo e cerca de 12,6 cts / litro na gasolina IO95, em média, no primeiro quadrimestre do corrente ano. (*vide* Tabela 6 e Gráfico 9 *infra*).
86. Atento o facto daqueles diferenciais incorporarem custos e margens das petrolíferas e, nomeadamente, os custos de importação, distribuição e transporte, não poderá ser *a priori* excluída a possibilidade do aumento daqueles diferenciais poder ser, em parte ou na totalidade, explicado pela escalada dos preços do gasóleo – importante para o transporte rodoviário (distribuição) – e do fuelóleo – utilizado no transporte marítimo (para as importações/exportações e o transporte entre refinarias).
87. Reforça esta possibilidade o facto de existir um quase perfeito paralelismo entre os PMVP (antes de impostos), do gasóleo e da gasolina IO95, nacionais e espanhóis, donde resulta que aquele aumento do diferencial entre o PMVP e o preço médio à saída da refinaria é comum a Espanha (*vide infra*).²²
88. De facto, as refinarias espanholas seguem na fixação dos seus preços de venda à porta de refinaria, em consonância com as nacionais, as cotações *Platts NWE* na costa Atlântica e as cotações de *Lavera* (Itália) na costa Mediterrânica, não existindo indícios que estas duas cotações apresentem diferenças significativas.²³

²² Um Relatório recente da *Comisión Nacional de Energía* (CNE) espanhola sobre os “Principais indicadores do sector petrolífero”, relativo a Março de 2008, revela, de facto, que o diferencial médio, relativo ao mês de Fevereiro de 2008, entre o PMVP (antes de impostos) espanhol e o preço médio à saída da refinaria situa-se nos 11,72 cts / litro no caso da gasolina IO95 e nos 10,76 cts / litro no caso do gasóleo (*cf.* <http://www.cne.es/cne/Home>). Relativamente ao mesmo mês, estes diferenciais situam-se, no caso nacional, nos 13,1 cts / litro no caso de ambos o gasóleo e a gasolina IO95, o que, atento ao paralelismo de PMVP existente entre Portugal e Espanha, sugere que os preços médios à saída das refinarias espanholas são ligeiramente superiores aos observados em Portugal. No mesmo período, Portugal registava um PMVP (antes de impostos) inferior ao espanhol em 0,54 cts / litro no gasóleo e 0,39 cts / litro na gasolina IO95.

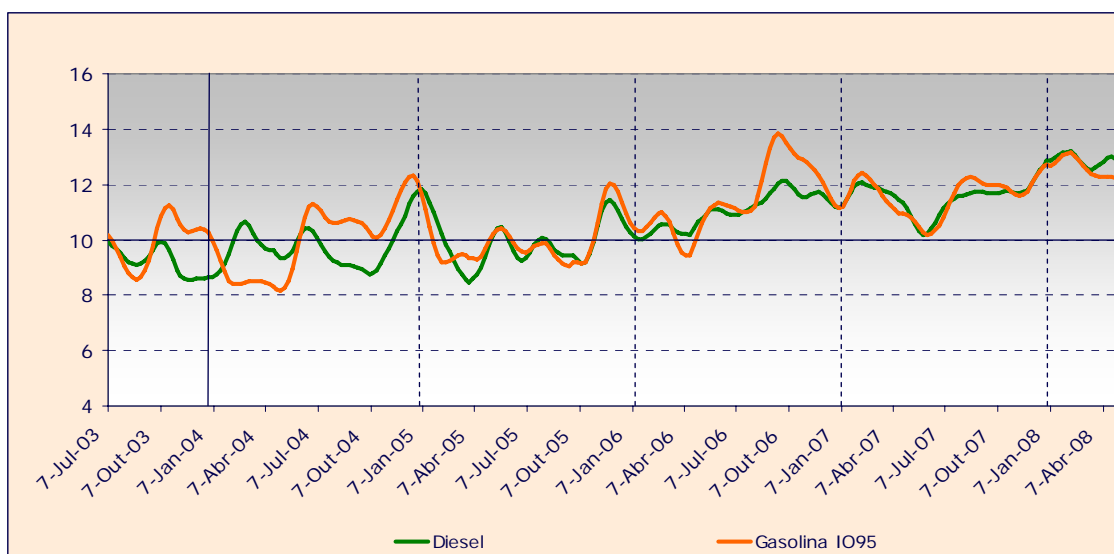
²³ Caso as refinarias espanholas da costa Mediterrânica praticassem preços substancialmente diferentes dos das refinarias na costa Atlântica, a possibilidade de arbitragem de consumo entre elas, quer por via terrestre, quer, e nomeadamente, por via da rede de oleodutos da CLH acabaria por reequilibrar o mercado, gerando um nível quase uniforme de preços entre refinarias.

Tabela 6 – Diferenciais nacionais anuais médios e no primeiro quadrimestre de 2008 do diferencial entre o PMVP (antes de impostos) e o preço médio à saída da refinara do Gasóleo e da Gasolina IO95 (€ cts / litro)

	Diesel	Gasolina IO95
2003	9.22	10.02
2004	9.72	9.99
2005	9.93	9.93
2006	11.03	11.45
2007	11.52	11.57
Jan-Abr08	12.89	12.62
Total	10.58	10.80

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Platts; Comissão Europeia.

Gráfico 9 – Médias móveis de 4 semanas dos diferenciais entre os PMVP (antes de impostos) e os preços médios nacionais à saída da refinara do Gasóleo e da Gasolina IO95 (€ cts / litro)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Platts; Comissão Europeia.

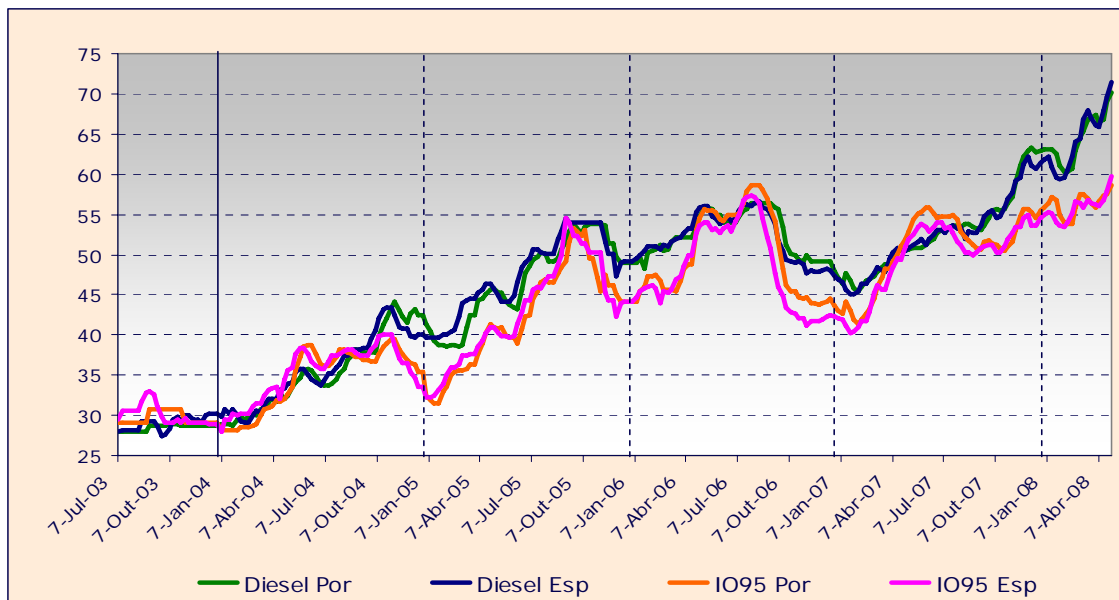
4.3.3. Paralelismo dos PMVP (antes de impostos) do Gasóleo e da Gasolina IO95 entre Portugal e Espanha

89. Conforme *supra* referido, quando comparado a Espanha, o território nacional continental é caracterizado por redes logísticas de transporte de combustíveis líquidos (oleodutos e terminais marítimos) com algumas limitações.
90. Embora haja uma diferença de coloração da gasolina entre Portugal e Espanha que pode ser atribuída a razões fiscais, nomeadamente, de controlo de ISP na importação

de gasolina de Espanha, o mesmo não acontece no caso do gasóleo – de igual coloração entre Portugal e em Espanha –, quando o consumo deste último representa mais do dobro do consumo de gasolinas em Portugal.²⁴

91. A importação de combustíveis de Espanha verifica-se, essencialmente, a partir das refinarias espanholas e parques de armazenagem CLH localizados em zonas fronteiriças.²⁵
92. Não obstante as diferenças de infra-estruturas de distribuição e logística em Portugal e Espanha, o efeito final sobre o consumidor (antes de impostos) é idêntico porquanto existe um paralelismo quase perfeito entre os PMVP nacionais e espanhóis do gasóleo e da gasolina IO95 (*vide* Gráfico 10, Gráfico 11 e Tabela 7 *infra*).

Gráfico 10 – Evolução semanal dos PMVP (antes de impostos) nacionais e espanhóis do Gasóleo e da Gasolina IO95, desde Julho de 2003, em € cts / litro

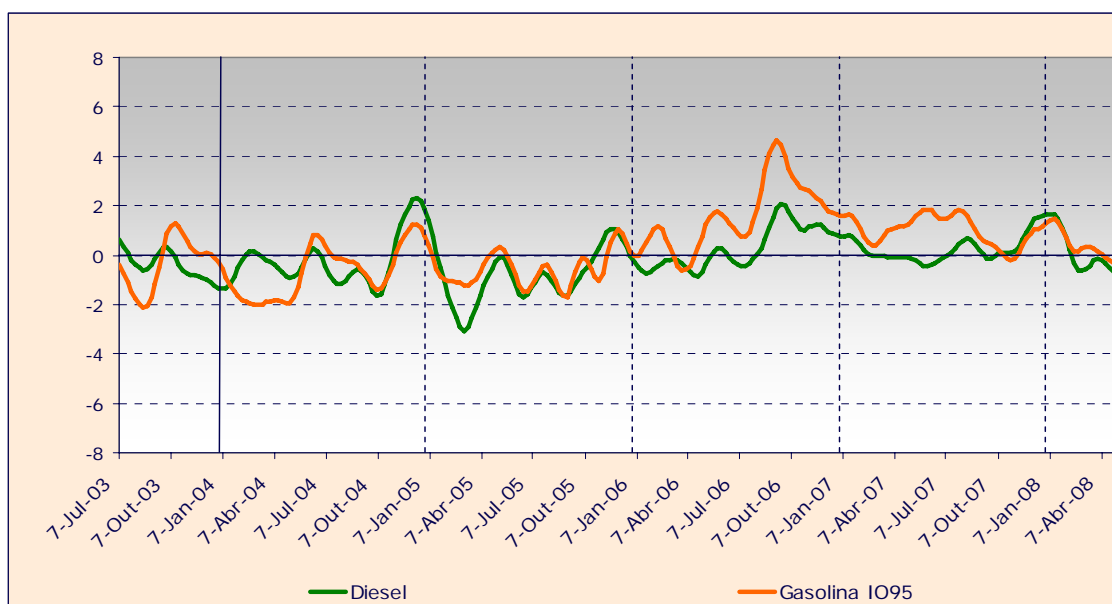


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.

²⁴ De salientar, em acréscimo, que a diferença de coloração da gasolina é irrelevante para o consumidor dado as zonas fronteiriças nacionais se abastecerem nos dois lados da fronteira e preferencialmente em Espanha, atento o forte desnível de carga fiscal existente entre estes dois territórios.

²⁵ Salientar-se-á, mesmo, o facto dos parques CLH localizados em Huelva disporem de gasolinas devidamente coloradas (violeta / azul) para exportação para Portugal.

Gráfico 11 – Médias móveis de 4 semanas dos diferenciais entre os PMVP (antes de impostos) nacionais e espanhóis do Gasóleo e da Gasolina IO95 (€ cts / litro)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.

93. Em particular, em média no período considerado, de Julho de 2003 a Abril de 2008, o PMVP (antes de impostos) nacional é inferior ao espanhol em 0,16 cts / litro no gasóleo e superior em 0,28 cts / litro no caso da gasolina IO95, enquanto que no período mais recente do primeiro quadrimestre de 2008, o PMVP (antes de impostos) nacional supera o espanhol em 0,17 cts / litro no caso do gasóleo e em 0,49 cts / litro no caso da gasolina IO95 (*vide* Tabela 7 *infra*).

Tabela 7 – Diferenciais médios desde Julho de 2003 entre os PMVP (antes de impostos) nacionais e espanhóis do Gasóleo e da Gasolina IO95 (€ cts / litro)

	Diesel	Gasolina IO95
2003	-0.48	-0.37
2004	-0.24	-0.65
2005	-0.84	-0.58
2006	0.26	1.58
2007	0.24	1.03
Jan-Abr08	0.17	0.49
Total	-0.16	0.28

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.

94. Em termos estatísticos, é mesmo possível afirmar que não existe qualquer diferença entre os PMVP antes de impostos nacionais e espanhóis do Gasóleo e da Gasolina

IO95, ao nível de probabilidade standard de 95%, porquanto o intervalo de confiança – *i.e.*, o intervalo entre os percentis de 2,5% e de 97,5% – da distribuição dos diferenciais daqueles PMVP inclui o valor zero (*vide* Tabela 8 *infra*).

Tabela 8 – Estatísticas sumárias da distribuição dos diferenciais entre os PMVP (antes de impostos) nacionais e espanhóis do Gasóleo e da Gasolina IO95: média, dispersão, valor mínimo (min), mediana, valor máximo (max) e percentis de 2,5% e de 97,5%, em € cts / litro

		média	dispersão	min	2,5%	mediana	97,5%	max
IO95	2003	-0.31	1.44	-3.76	-3.76	-0.02	1.69	1.74
	2004	-0.65	1.36	-3.04	-2.52	-0.61	1.88	2.12
	2005	-0.58	1.54	-5.38	-4.92	-0.61	1.97	2.71
	2006	1.58	1.67	-1.45	-1.04	1.61	4.87	6.39
	2007	1.03	0.97	-1.08	-0.99	0.95	2.75	2.98
	Jan-Abr08	0.49	1.10	-1.31	-1.31	0.50	2.07	2.83
	Total	0.29	1.66	-5.38	-2.52	0.28	2.98	6.39
IO95	2003	-0.37	0.90	-1.36	-1.36	-0.50	1.30	2.32
	2004	-0.24	1.38	-2.76	-2.33	-0.44	2.53	3.52
	2005	-0.84	1.47	-5.23	-3.70	-0.82	1.69	2.40
	2006	0.26	1.10	-2.15	-1.80	0.06	2.17	3.76
	2007	0.24	0.85	-1.14	-1.00	-0.02	2.08	2.19
	Jan-Abr08	0.17	1.36	-1.63	-1.63	0.17	2.18	2.91
	Total	-0.15	1.27	-5.23	-2.65	-0.20	2.40	3.76

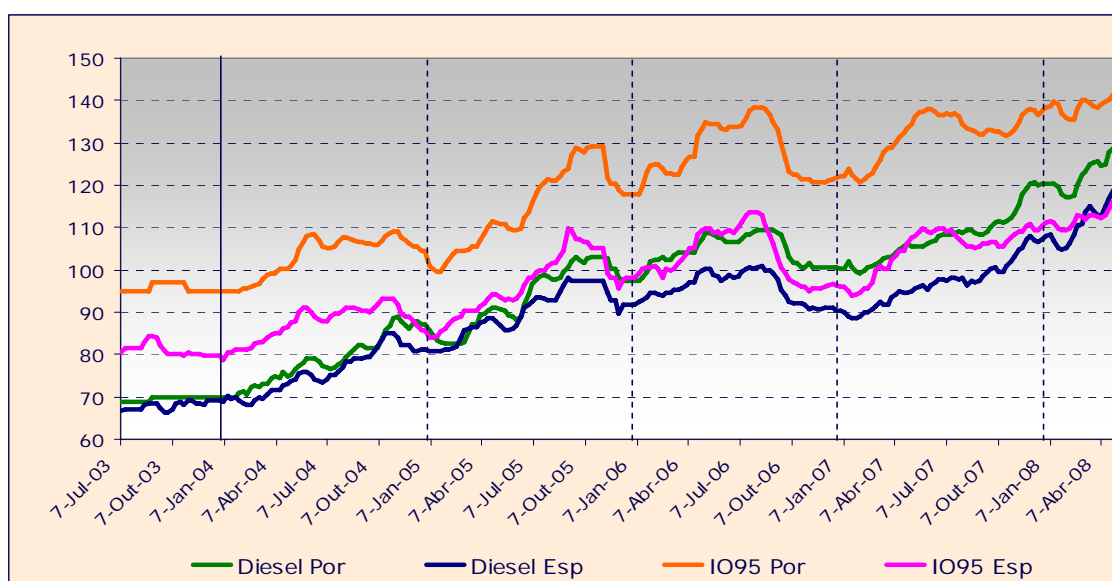
95. A análise da fiscalidade sobre os combustíveis líquidos na União Europeia, permite concluir que não é Portugal que tem uma fiscalidade muito diferente da média europeia, é a Espanha que tem uma fiscalidade bastante inferior (*vide* Tabela 9 e Gráfico 12 *infra*).

Tabela 9 – Evolução da carga fiscal sobre o PVP dos combustíveis líquidos, desde Janeiro de 2004 a Abril de 2008 (médias dos PMVP), em Espanha e em Portugal

	Portugal		Espanha	
	Diesel	Gasolina IO95	Diesel	Gasolina IO95
Jan-04 PMVP c/impostos	70.0	95.0	69.6	80.2
IVA (em %)	19%	19%	16%	16%
IVA (€ cts / lt)	13.3	18.1	11.1	12.8
ISP (€ cts / lt)	30.0	51.8	29.4	39.6
PMVP s/impostos	26.7	25.2	29.1	27.8
Abr-08 PMVP c/impostos	126.5	140.1	115.9	114.1
IVA (em %)	21%	21%	16%	16%
IVA (€ cts / lt)	26.6	29.4	18.5	18.3
ISP (€ cts / lt)	36.4	58.3	30.2	39.6
PMVP s/impostos	63.5	52.4	67.2	56.3

Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

Gráfico 12 – Evolução semanal comparativa dos PMVP (após impostos) nacionais e espanhóis do Gasóleo e da Gasolina IO95, desde Julho de 2003, em € cts / litro



Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

96. Atenta a fronteira entre Portugal e Espanha e a possibilidade de acesso entre os dois territórios, quer por via terrestre (rodoviária e/ou férrea), quer por via marítima, o paralelismo de PMVP (antes de impostos) entre Portugal e Espanha sugere que a dimensão geográfica da actividade da refinação extravasa o território nacional continental, sendo, pelo menos, ibérica.

4.4. Considerações finais

97. O sector petrolífero nacional é, em consonância com os demais mercados transfronteiriços, caracterizado por diversos factores – *v.g.*, homogeneidade do produto “combustível”, informação completa sobre os PVP, concentração do sector, inelasticidade da procura a variações e/ou a desníveis inter-marcas de preços – propícios a uma situação de comportamentos paralelos (*vide* de estratégias comerciais e/ou preços) sem necessidade de qualquer entendimento explícito entre os operadores de mercado.
98. Os níveis pequenos de importação de combustíveis líquidos e de investimentos em infra-estruturas de distribuição e logística nacionais – *v.g.*, o caso das redes de oleodutos e, nomeadamente, a possibilidade dos mesmos ligarem os parques e/ou refinarias nacionais aos parques e/ou refinaria espanholas – não têm, até agora, merecido um interesse maior dos operadores, possivelmente devido à forma como o mercado nacional funciona essencialmente baseado em preços internacionais à saída da refinaria.
99. Resulta da presente análise uma clara evidência que os preços nacionais à saída da refinaria são fixados (pela Galp) em consonância com os preços CIF do mercado Noroeste Europeu de Roterdão (plataforma *Platts NWE*), sendo, em acréscimo, que no caso particular da gasolina tais cotações evoluem em paralelo com as cotações daquele produto no mercado de Nova Iorque.
100. Tal evidência sugere que a dimensão geográfica relevante da venda à saída da refinaria extravasa os limites territoriais (e/ou marítimos) nacionais, podendo, mesmo, e em especial no caso da gasolina, estender-se para além dos limites da própria UE e ou EEE (Espaço Económico Europeu).
101. Assim, a análise não permitiu detectar indícios de que a Galp, não obstante ser a única refinadora a nível nacional e controlar mais de 80% da capacidade de armazenagem disponível em território nacional, não deixe de seguir as cotações internacionais dos combustíveis líquidos.
102. A análise revela a existência de um ligeiro aumento do diferencial entre o PMVP (antes de impostos) nacional e o preço médio de venda à saída da refinaria, desde o fim do 1.º trimestre de 2006, embora este aumento caracterize, de igual modo, o mercado espanhol.
103. Assim, atento o facto daquele diferencial incorporar custos e margens das petrolíferas e, nomeadamente, os custos de importação, distribuição e transporte, não poderá ser *a priori* excluída a possibilidade daquele aumento poder resultar da escalada dos preços do gasóleo – importante para o transporte rodoviário (distribuição) – e do fuelóleo – utilizado no transporte marítimo (para as importações/exportações e o transporte entre refinarias).

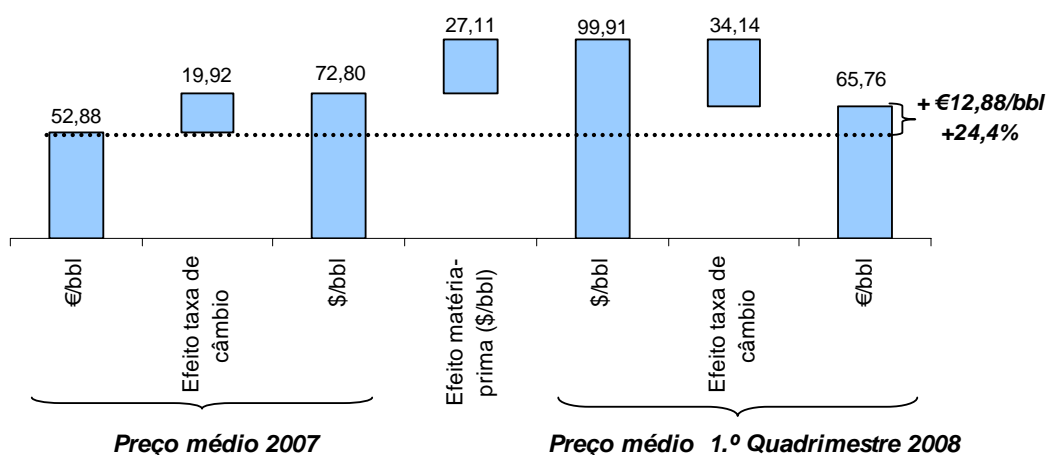
104. Não obstante este pequeno diferencial, observa-se um quase perfeito paralelismo entre os PMVP (antes de impostos) nacionais e espanhóis do gasóleo e da gasolina IO95 – de diferencial estatisticamente nulo – no período em análise, de Julho de 2003 a Abril de 2008 e, em particular, no primeiro quadrimestre do corrente ano.
105. Assim e atento o paralelismo de custos “*ex-refinery*” existente entre os preços médios à saída da refinaria nacionais do gasóleo com o preço *Platts NWE* CIF de Roterdão e da gasolina IO95 com o preço CIF respectivo de Roterdão e com a cotação do mesmo produto no mercado de Nova Iorque, não é possível concluir que os aumentos dos PVP dos combustíveis líquidos e, em particular, os observados desde o início do corrente ano tenham uma origem nacional, sendo mais verosímil que as suas principais causas se alarguem a todo o espaço da UE senão para além dos limites do próprio EEE.

5. Evolução e formação dos preços dos combustíveis líquidos no primeiro quadrimestre de 2008

5.1. A alteração do preço da principal matéria-prima nos mercados internacionais

106. O primeiro quadrimestre de 2008 foi caracterizado por uma subida relativamente continuada do preço do petróleo nos mercados internacionais.
107. A cotação média do preço dos futuros do petróleo a 1 mês, cotado em euros, aumentou 24,4% de 2007 para o primeiro quadrimestre de 2008.
108. O preço médio dos futuros do barril do petróleo de referência (*Brent*) a 1 mês foi de \$72,80 (€52,88) em 2007.
109. O preço médio dos futuros do barril do petróleo de referência (*Brent*) a 1 mês aumentou \$27,11 de 2007 para o primeiro quadrimestre de 2008, tendo nesse quadrimestre atingido o valor de \$99,91.
110. A depreciação do dólar durante o primeiro quadrimestre do ano atenuou apenas parcialmente a subida do preço do petróleo, tendo este cotado em média nos €65,76 por barril, o que representa um acréscimo de €12,88/bbl face ao preço médio de 2007.

Gráfico 13 – Evolução do preço do barril de crude (Futuros do *Brent* a 1 mês) em Euros e USD (decomposição dos efeitos de variação do preço da matéria-prima e da taxa de câmbio)



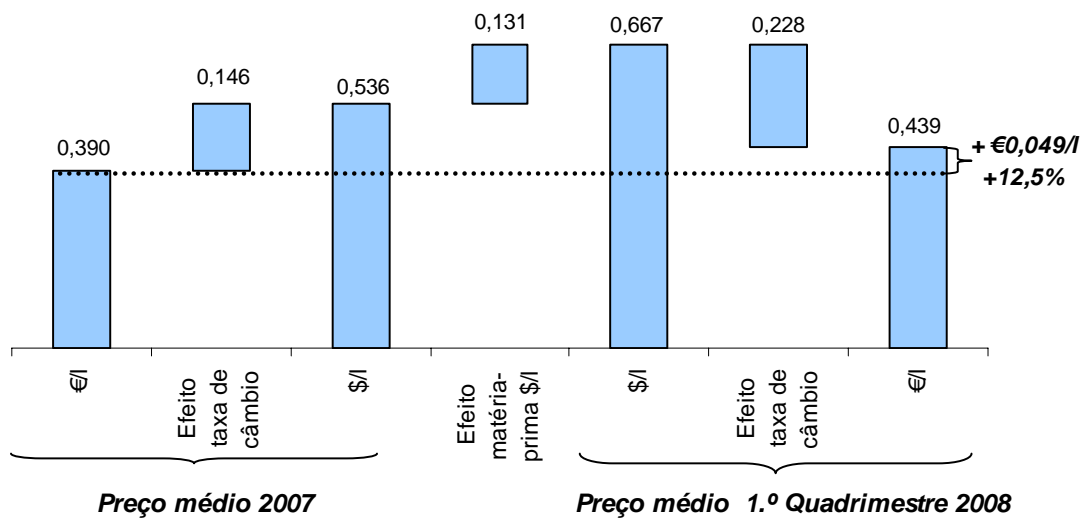
Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Reuters.*

5.2. A alteração dos preços dos produtos refinados à saída das refinarias na Europa

5.2.1. Gasolina IO95

111. Na Europa, durante o primeiro quadrimestre de 2008 e face a 2007 o preço médio de venda de referência da gasolina IO95 à saída das refinarias que utilizam indexações ao mercado de Roterdão (como é o caso nacional) aumentou 4,9 cêntimos por litro, o que corresponde a um aumento de 12,5% face ao preço médio de 2007.
112. O preço médio de venda da gasolina IO95 à saída das refinarias que utilizam como indexante o mercado de Roterdão foi de \$0,536/litro (€0,390/litro) em 2007.
113. A depreciação do dólar durante o primeiro quadrimestre do ano atenuou, apenas parcialmente, a subida do preço, tendo este cotado em média nos \$0,667/litro (€0,439/litro) no primeiro quadrimestre de 2008.

Gráfico 14 – Evolução do preço da gasolina IO95 nos mercados internacionais (Prem Unleaded NWE CIF Platt's High)

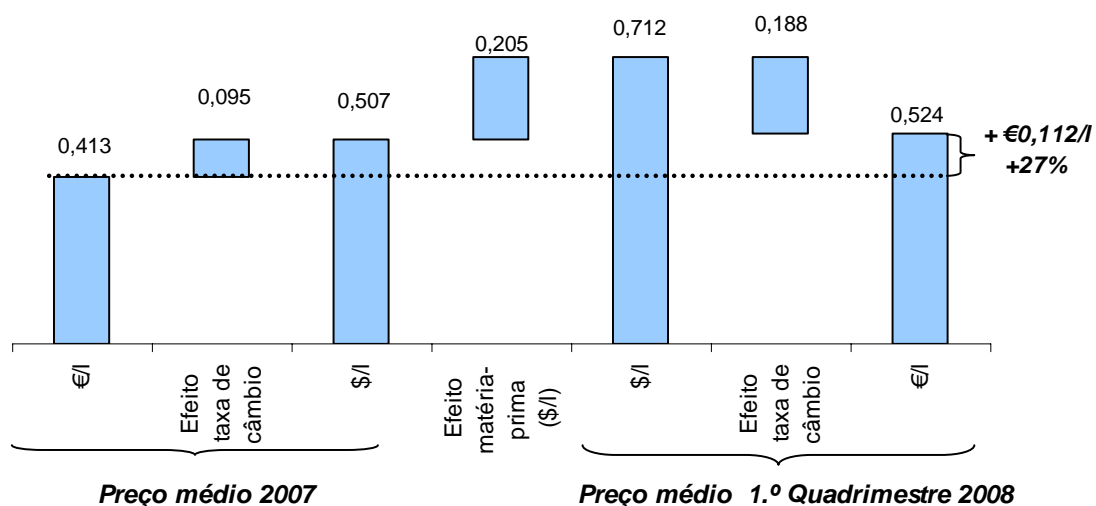


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Platts.

5.2.2. Gasóleo

114. Na Europa, durante o primeiro quadrimestre de 2008 e face a 2007 o preço médio de referência do gasóleo (50ppm²⁶) de venda à saída das refinarias que utilizam indexações ao mercado de Roterdão (como é o caso nacional) aumentou 11,2 cêntimos por litro, o que corresponde a um aumento de 27% face ao preço médio de 2007.
115. O preço médio de venda do gasóleo à saída das refinarias que utilizam como indexante o mercado de Roterdão foi de \$0,507/litro (€0,413/litro) em 2007.
116. A depreciação do dólar durante o primeiro quadrimestre do ano atenuou, apenas parcialmente, a subida do preço, tendo este cotado em média nos \$0,712/litro (€0,524/litro) no primeiro quadrimestre de 2008.

Gráfico 15 – Evolução do preço do Gasóleo nos mercados internacionais (ULSD 50ppm NWE CIF ARA Platt's High)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Platts.

117. Assim, durante o primeiro quadrimestre do ano foram particularmente evidentes as consequências das diferentes condicionantes da oferta e da procura, do petróleo à saída do explorador, e da gasolina IO95 e do gasóleo à saída da refinaria.
118. De facto, o preço médio dos futuros a 1 mês do *Brent* aumentou 24,4%, enquanto os preços da Gasolina IO95 e do gasóleo à saída das refinarias indexadas ao mercado

²⁶ A especificação de referência actual no mercado nacional, mas que irá ser alterada em 2009 para 10ppm.

de Roterdão sofreram aumentos de respectivamente 12,5% e 27% de 2007 para o primeiro quadrimestre de 2008.

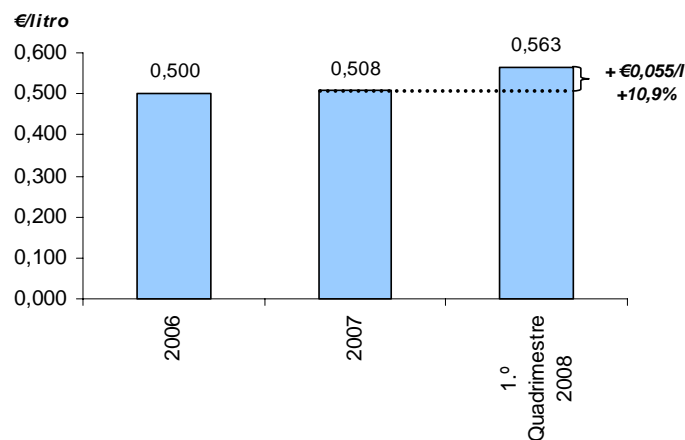
5.3. Alteração do PVP antes de impostos em Portugal

5.3.1. PMVP antes de impostos em 2006, 2007, e no primeiro quadrimestre de 2008

119. Em Portugal, durante o primeiro quadrimestre de 2008 e face a 2007 o PMVP antes de impostos da gasolina IO95 aumentou 5,5 cêntimos por litro, o que corresponde a um aumento de 10,9% face ao preço médio de 2007.

120. O PMVP antes de impostos da gasolina IO95 foi de 50; 50,8 e 56,3 cêntimos por litro em 2006, 2007 e no primeiro quadrimestre de 2008, respectivamente.

Gráfico 16 – Evolução do preço médio antes de impostos da gasolina IO95 em Portugal

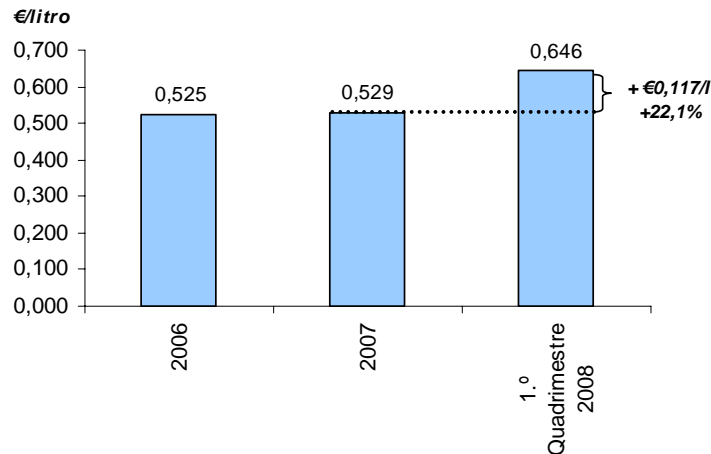


Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

121. Assim, o PMVP antes de impostos da gasolina IO95 em Portugal evoluiu, em linha, com o verificado nos preços à saída das refinarias europeias indexados às cotações do mercado de Roterdão (4,9 cêntimos/litro vs 5,5 cêntimos/litro e 12,5% vs 10,9%).

122. No que respeita ao gasóleo, em Portugal, durante o primeiro quadrimestre de 2008 e face a 2007 o PMVP antes de impostos aumentou 11,5 cêntimos por litro, o que corresponde a um aumento de 22,1% face ao preço médio de 2007.
123. O PMVP antes de impostos do gasóleo foi de 52,5; 52,9 e 64,6 cêntimos por litro em 2006, 2007 e no primeiro quadrimestre de 2008, respectivamente.

Gráfico 17 – Evolução do preço médio antes de impostos do gasóleo em Portugal



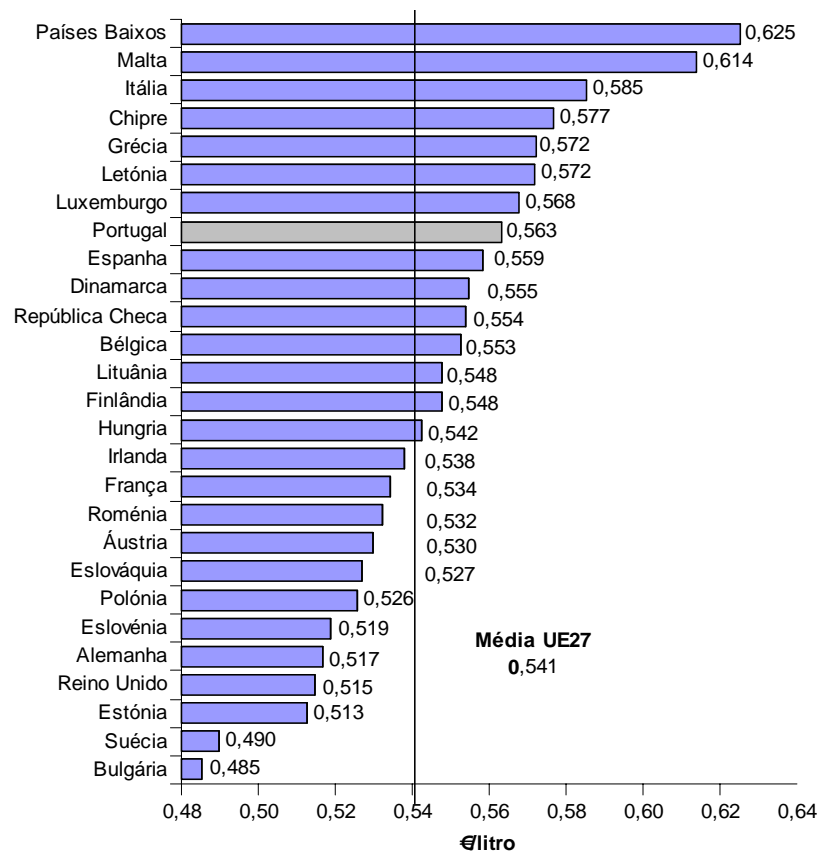
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.

124. Também o PMVP antes de impostos do gasóleo em Portugal evoluiu, em linha, com o verificado nos preços à saída das refinarias europeias indexados às cotações do mercado de Roterdão (11,2 cêntimos/litro vs 11,7 cêntimos/litro e 27% vs 22,1%).

5.3.2. Comparações Internacionais

125. Numa análise comparativa do PMVP antes de impostos da gasolina IO95 na UE a 27, verificou-se que a diferença entre o país com o preço mais baixo e aquele com o mais elevado foi de cerca de 14 cêntimos por litro no primeiro quadrimestre de 2008.
126. O PMVP antes de impostos da gasolina IO95 mais elevado foi registado nos Países Baixos (62,5 cêntimos por litro) e o mais baixo na Bulgária (48,5 cêntimos por litro).
127. Portugal apresentou o 8.º lugar no ranking dos PMVP antes de impostos da gasolina IO95 mais elevado.
128. O preço médio de venda ao público antes de impostos da gasolina IO95 nacional foi durante o primeiro quadrimestre de 2008 praticamente idêntico ao praticado em Espanha (56,3 cêntimos por litro em Portugal vs 55,9 cêntimos por litro em Espanha).

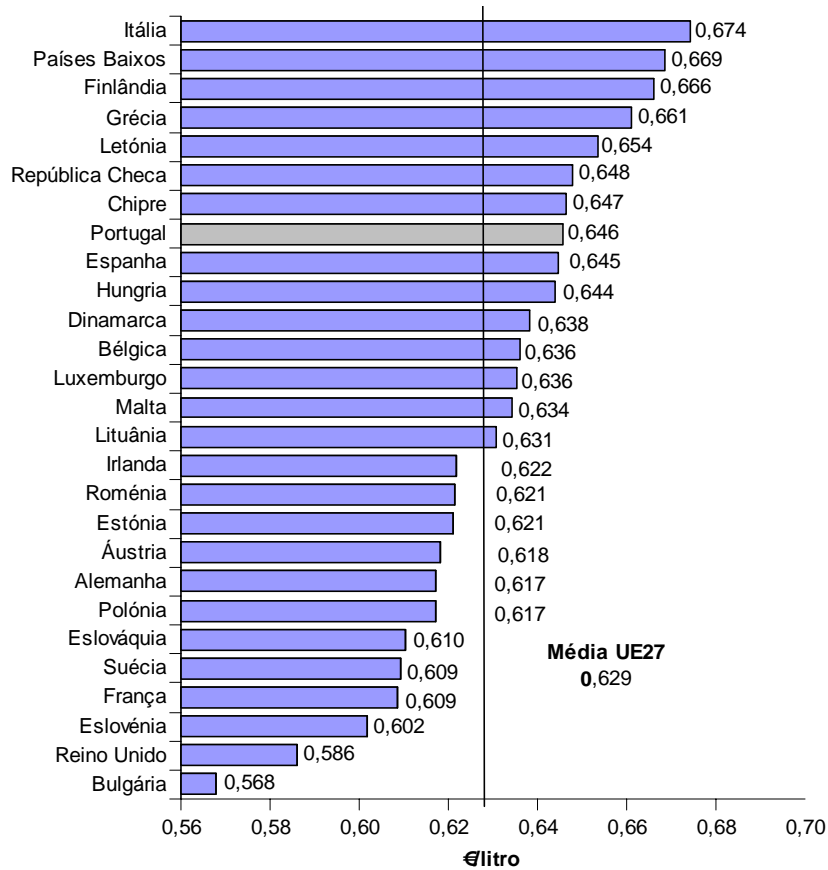
Gráfico 18 – PMVP antes de impostos da gasolina IO95 na UE a 27 (Média de preços do primeiro quadrimestre de 2008)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

129. Numa análise comparativa do PMVP antes de impostos do gasóleo na UE a 27, verificou-se que a diferença entre o país com o preço mais baixo e aquele com o mais elevado foi de cerca de 11 cêntimos por litro no primeiro quadrimestre de 2008.
130. O PMVP antes de impostos do gasóleo mais elevado foi registado em Itália (67,4 cêntimos por litro) e o mais baixo na Bulgária (56,8 cêntimos por litro).
131. Portugal apresentou o 8.º lugar no ranking dos PMVP antes de impostos do gasóleo mais elevado.
132. Tal como para a gasolina IO95, o preço médio de venda ao público antes de impostos do gasóleo nacional foi, durante o primeiro quadrimestre de 2008, praticamente idêntico ao praticado em Espanha (64,6 cêntimos por litro em Portugal vs 64,5 cêntimos por litro em Espanha).

Gráfico 19 – PMVP antes de impostos do gásóleo na UE a 27 (Média de preços do primeiro quadrimestre de 2008)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.

5.4. Alteração do PMVP depois de impostos em Portugal

5.4.1. Evolução dos preços máximos recomendados por empresa

133. A AdC analisou, numa base diária, durante o primeiro quadrimestre de 2008, as alterações aos preços máximos recomendados de venda ao público da gasolina IO95 e do gasóleo das 6 principais empresas petrolíferas a actuar em Portugal (Cepsa, Galp, Repsol, BP, Esso, Agip).
134. A generalidade destas empresas sugere preços (máximos) de venda ao público diferenciados, de acordo com a localização geográfica do posto.
135. Assim, a análise da AdC focalizou-se na classe modal, isto é, nas tabelas recomendadas a um maior número de postos.
136. Refira-se que esta análise de preços se reporta aos preços recomendados e não aos preços efectivamente praticados nos postos, podendo, em alguns casos, o preço efectivo ser inferior ao preço máximo recomendado atento o mercado local onde se insere cada posto.
137. Na Tabela *infra* constam todas as alterações de preços máximos de venda ao público recomendados para a gasolina IO95 e sua amplitude ocorridas durante o primeiro quadrimestre de 2008, conforme reportadas pelas empresas a esta Autoridade.

Tabela 10 – Evolução dos preços de referência/recomendados (classe modal) da Gasolina IO95

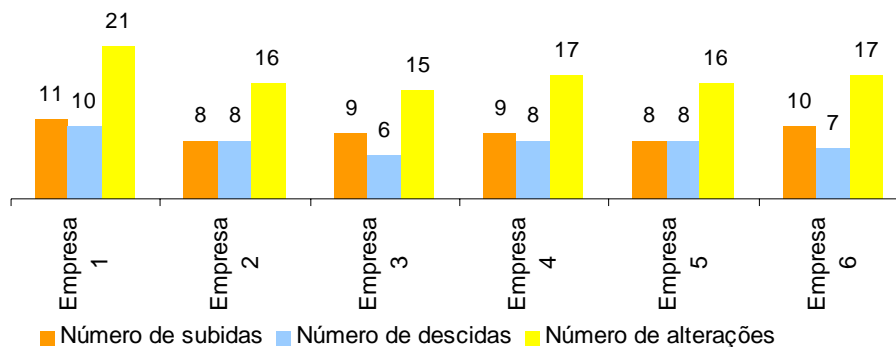
valores em cêntimos de €/litro

	Empresa 1	Empresa 2	Empresa 3	Empresa 4	Empresa 5	Empresa 6
2-Jan-08	2,0			2,0		
3-Jan-08	0,5	2,0			3,0	2,9
4-Jan-08			2,8	1,0		
8-Jan-08	1,0	1,0				
9-Jan-08			0,4		1,0	
10-Jan-08						1,0
15-Jan-08				-1,0		
16-Jan-08		-1,0	-1,1		-1,0	-2,3
17-Jan-08	-0,5					
18-Jan-08				-1,0		
19-Jan-08	-0,5	-1,0				
22-Jan-08	-1,0					
23-Jan-08	-1,5		-2,4	-2,0	-1,0	
24-Jan-08		-2,0			-2,0	-1,0
29-Jan-08				-1,0		
30-Jan-08		-1,0				
31-Jan-08	-0,5					
1-Fev-08						-0,7
6-Fev-08					-1,0	
9-Fev-08	-0,5					
13-Fev-08			-0,5			-0,7
14-Fev-08						
15-Fev-08				1,5		
16-Fev-08	1,0	1,5				
20-Fev-08	2,5		4,0	2,0	4,1	2,7
21-Fev-08		2,0				
22-Fev-08					-0,6	
27-Fev-08	2,0		1,4	2,0		1,6
28-Fev-08		2,0			2,0	
4-Mar-08	-0,5					
5-Mar-08			-1,0	-0,5		
6-Mar-08		-0,5				
7-Mar-08				-0,5		
8-Mar-08		-0,5				
12-Mar-08	-1,5		-1,3	-0,5	-1,0	-0,6
13-Mar-08		-0,5				
14-Mar-08					-0,5	
19-Mar-08	1,0		1,0			0,8
21-Mar-08					0,5	
22-Mar-08	-0,4					
25-Mar-08				-1,5		
26-Mar-08	-1,1	-1,5	-2,7		-2,0	-2,7
29-Mar-08						0,5
2-Abr-08	1,5		2,9	1,5		2,7
3-Abr-08		1,5				
4-Abr-08					1,5	-0,9
9-Abr-08	0,5		0,5	1,0		0,7
10-Abr-08		1,0			1,0	
23-Abr-08	1,6		1,6	2,0		1,6
24-Abr-08		2,0			2,0	
30-Abr-08	2,1		2,0	2,0		2,1
Aumentos líquidos	7,7	5,0	7,6	7,0	6,0	7,7

Fonte: Análise da AdC com base em dados das Empresas.

138. Da análise dos preços máximos recomendados para a gasolina IO95 resulta que as 6 principais petrolíferas, durante o primeiro quadrimestre de 2008, não alteraram os seus preços com a mesma regularidade.
139. A generalidade das empresas alterou em média os preços uma vez por semana (com semanas em que ocorre mais do que uma alteração e semanas em que não ocorrem alterações), existindo empresas que durante os primeiros quatro meses alteraram os seus preços recomendados por 21 vezes e outras que os alteraram 15 vezes.
140. Atento o facto de o primeiro quadrimestre se caracterizar por um aumento continuado do preço da gasolina IO95, em geral o número de recomendações de subida foi superior ao número de recomendações de descida, conforme gráfico *infra*:

Gráfico 20 – Número de alterações do preço recomendado/de referência modal das seis principais petrolíferas a actuar em Portugal (Gasolina s/ chumbo 95 – 1.º Quadrimestre de 2008)

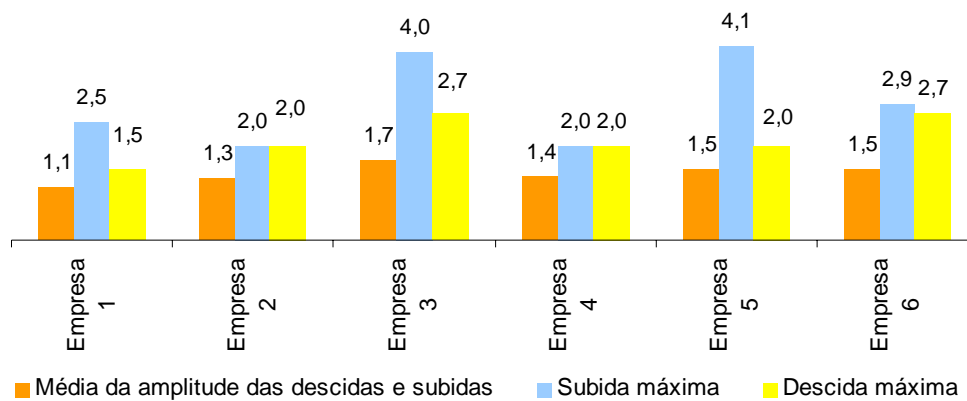


Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas.*

141. A política de alteração dos preços recomendados depende em grande parte da filosofia de cada empresa, sendo que as empresas que alteram com maior regularidade os preços recomendados tendem a alterá-los com menores amplitudes de variação. Isto é, procuram fundamentalmente um efeito de “*smoothing*” da variação do preço final ao consumidor.
142. Assim, por exemplo, enquanto a empresa que mais vezes alterou (21 vezes) o seu preço recomendado para a gasolina IO95 não fez alterações superiores a 2,5 cêntimos por litro nos aumentos e 2 cêntimos/litro nas diminuições, já a empresa que menos vezes alterou (15 vezes), fê-lo com amplitudes de variação superiores (no máximo 4 cêntimos por litro nos aumentos e 2,7 cêntimos/litro nas diminuições).

143. Em geral, a maior amplitude de variação registada num determinado dia foi de 4,1 cêntimos por litro, sendo que em média as variações de preços recomendados para a gasolina IO95 foram de cerca de 1,1 a 1,7 cêntimos dependendo da empresa.
144. No gráfico *infra* detalham-se, para o primeiro quadrimestre de 2008, e para a gasolina IO95, as amplitudes médias de variação dos preços recomendados, bem como as amplitudes máximas de variação em caso de variações no sentido da alta (denominadas por “subida”) e no sentido da baixa (denominadas por “descida”).

Gráfico 21 – Amplitude das variações em cêntimos por litro do preço recomendado/de referência modal das seis principais petrolíferas (Gasolina s/chumbo 95 - 1.º Quadrimestre de 2008)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas.*

145. Na Tabela *infra* constam todas as alterações de preços máximos de venda ao público recomendados para o gasóleo e sua amplitude ocorridas durante o primeiro quadrimestre de 2008, conforme reportadas pelas 6 principais empresas petrolíferas a esta Autoridade.

Tabela 11 – Evolução dos preços de referência/recomendados (classe modal) do gasóleo

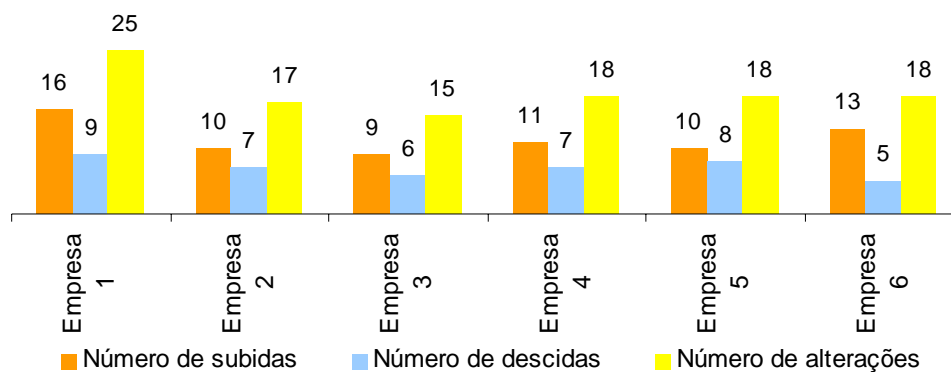
valores em cêntimos de €/litro

	Empresa 1	Empresa 2	Empresa 3	Empresa 4	Empresa 5	Empresa 6
2-Jan-08	1,0			1,5		
3-Jan-08	2,0	1,5			2,5	2,3
4-Jan-08			1,6			
9-Jan-08			-0,6			
12-Jan-08	-1,0					
15-Jan-08				-1,5		
16-Jan-08		-1,5	-1,3		-1,5	-2,5
17-Jan-08	-1,0					
19-Jan-08	-0,5			-1,0		
22-Jan-08	-0,5	-1,0				
23-Jan-08	-1,0		-1,2	-1,0	-1,0	
24-Jan-08		-1,0			-1,0	-0,8
30-Jan-08	-1,0			-0,5		
1-Fev-08		-0,5				-0,6
6-Fev-08			-0,5		-0,5	
9-Fev-08	0,5					
13-Fev-08			0,2		0,6	0,2
15-Fev-08				1,5		
16-Fev-08	2,0	1,5				
20-Fev-08	1,5		4,2	2,5	4,4	3,1
21-Fev-08		2,5				
22-Fev-08					-1,0	
23-Fev-08	1,0					
27-Fev-08	1,0		2,0	2,0		1,6
28-Fev-08		2,0			2,0	
4-Mar-08	0,5					
5-Mar-08			-0,4			0,4
7-Mar-08				1,0		
8-Mar-08		1,0				
11-Mar-08	2,0					
12-Mar-08	1,0		3,0	1,5	1,0	3,0
13-Mar-08		1,5				
14-Mar-08					1,5	
19-Mar-08	1,0		1,4	1,5		1,4
20-Mar-08		1,5				
21-Mar-08					2,0	
22-Mar-08	-0,4					
25-Mar-08				-1,0		
26-Mar-08	-1,0	-1,0	-2,6		-1,5	-2,4
29-Mar-08				-1,0		1,0
1-Abr-08		-1,0				
2-Abr-08	-1,6			-0,5	-1,0	
3-Abr-08		-0,5				
4-Abr-08					-0,5	-1,1
9-Abr-08	0,5					0,2
11-Abr-08				1,5		
12-Abr-08		1,5				1,4
14-Abr-08	2,0					
16-Abr-08	2,0		3,8	2,5	1,5	2,8
17-Abr-08		2,5			2,5	
23-Abr-08	1,1		1,2	1,0		0,9
24-Abr-08		1,0			1,0	
30-Abr-08	2,4		2,3	2,5		2,2
Aumentos líquidos	13,5	10,0	13,1	12,5	11,0	13,1

Fonte: Análise da AdC com base em dados das Empresas.

146. Da análise dos preços máximos recomendados para o gasóleo resulta que as 6 principais petrolíferas, durante o primeiro quadrimestre de 2008, não alteraram os seus preços com a mesma regularidade.
147. A generalidade das empresas alterou os preços em média por 18 vezes, existindo empresas que durante os primeiros quatro meses alteraram os seus preços recomendados do gasóleo por 25 vezes e outras que os alteraram 15 vezes.
148. Atento o facto de o primeiro quadrimestre se caracterizar por um aumento continuado do preço do gasóleo, em geral o número de recomendações de subida foi superior ao número de recomendações de descida, conforme gráfico *infra*:

Gráfico 22 – Número de alterações do preço recomendado/de referência modal das seis principais petrolíferas a actuar em Portugal (Gasóleo – 1.º Quadrimestre de 2008)

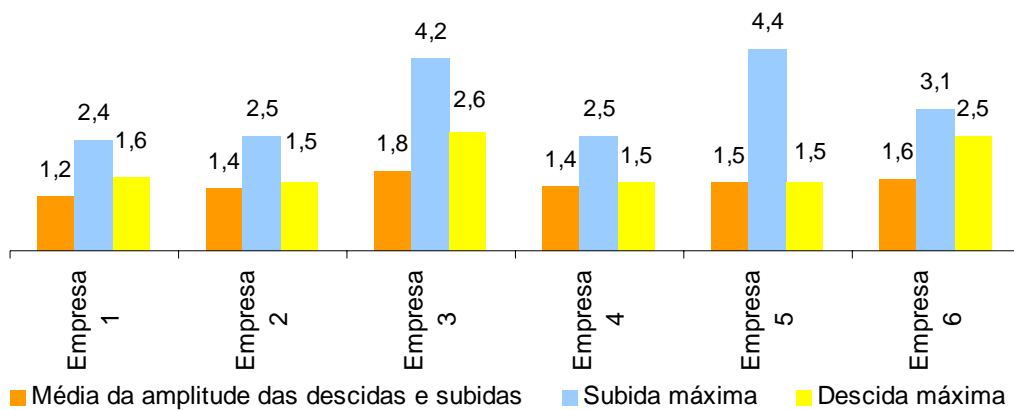


Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas.*

149. Tal como para a gasolina IO95, para o gasóleo, a política de alteração dos preços recomendados dependeu em grande parte da filosofia de cada empresa, sendo que as empresas que alteram com maior regularidade os preços recomendados tenderam a alterá-los com menores amplitudes de variação.
150. Assim, a empresa que mais vezes alterou (25 vezes) o seu preço recomendado para a gasolina IO95 não fez alterações superiores a 2,4 cêntimos por litro nos aumentos e 1,6 cêntimos/litro nas diminuições, já a empresa que menos vezes alterou (15 vezes), fê-lo com amplitudes de variação superiores (no máximo 4,2 cêntimos por litro nos aumentos e 2,6 cêntimos/litro nas diminuições).
151. Em geral, a maior amplitude de variação registada num determinado dia foi de 4,4 cêntimos por litro, sendo que em média as variações de preços recomendados para o gasóleo foram de cerca de 1,2 a 1,8 cêntimos dependendo da empresa.

152. No gráfico *infra* detalham-se, para o primeiro quadrimestre de 2008, e para o gasóleo, as amplitudes médias de variação dos preços recomendados, bem como as amplitudes máximas de variação em caso de variações no sentido da alta (denominadas por “subida”) e no sentido da baixa (denominadas por “descida”).

Gráfico 23 – Amplitude das variações em cêntimos por litro do preço recomendado/de referência modal das seis principais petrolíferas (Gasóleo - 1.º Quadrimestre de 2008)



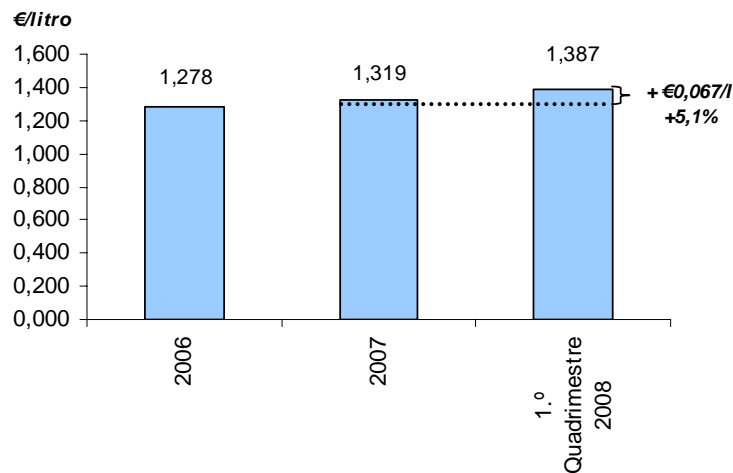
Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas.*

5.4.2. PMVP nacionais em 2006, 2007, e no 1.º quadrimestre de 2008

153. O PMVP da gasolina IO95 foi de €1,278; €1,319; e €1,387 por litro em 2006, 2007 e no primeiro quadrimestre de 2008, respectivamente.

154. Em Portugal, durante o primeiro quadrimestre de 2008 e face a 2007 o PMVP da gasolina IO95 aumentou 6,7 cêntimos por litro, o que corresponde a um aumento de 5,1% face ao preço médio de 2007.

Gráfico 24 – Evolução do PMVP da gasolina s/chumbo 95 em Portugal (€/litro)



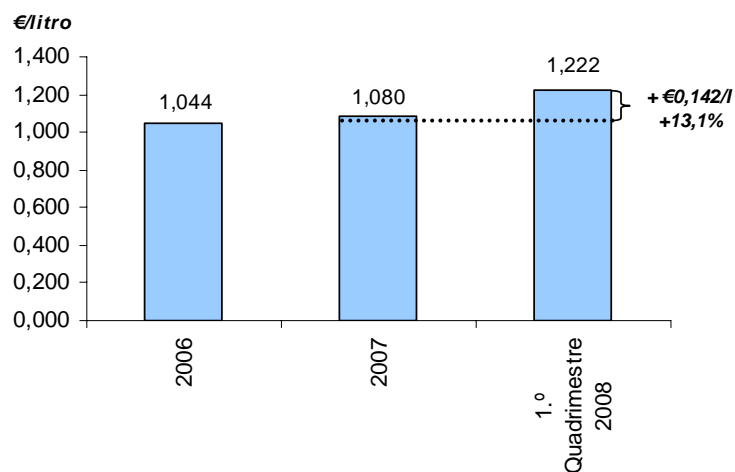
Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

155. O PMVP da gasolina IO95 aumentou em euros/litro mais do que o PMVP antes de impostos pelo efeito de aplicação da taxa de IVA sobre o incremento antes de impostos, contudo a variação em termos percentuais foi inferior (5,1% vs 10,9%) atento o facto de a principal parcela de impostos sobre os combustíveis ser um impostos fixo (o ISP) e que não sofreu alteração de 2007 para 2008.

156. O PMVP do gasóleo foi de €1,044; €1,080; e €1,222 por litro em 2006, 2007 e no primeiro quadrimestre de 2008, respectivamente.

157. Em Portugal, durante o primeiro quadrimestre de 2008 e face a 2007 o PMVP do gasóleo aumentou 14,2 cêntimos por litro, o que corresponde a um aumento de 13,1% face ao preço médio de 2007.

Gráfico 25 – Evolução do PMVP do gasóleo em Portugal (€/litro)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

158. Tal como para a gasolina IO95, o PMVP do gasóleo aumentou em euros/litro mais do que o PMVP antes de impostos pelo efeito de aplicação da taxa de IVA sobre o incremento antes de impostos, contudo a variação em termos percentuais foi inferior (13,1% vs 22,1%) atento o facto de a principal parcela de impostos sobre os combustíveis ser um imposto fixo (o ISP) e que não sofreu alteração de 2007 para 2008.

5.4.3. Preços praticados em hiper/supermercados vs preços praticados pelas principais petrolíferas

159. Os PMVP apresentados no capítulo anterior não são homogéneos entre operadores.

160. Os principais diferenciais de preços verificam-se entre postos das principais marcas petrolíferas e postos de hiper/supermercados.

161. Atentas as diferenças na estratégia comercial entre super/hipermercados e as principais petrolíferas, e o crescimento do número de postos de abastecimento detidos e geridos por super/hipermercados, verificado em território nacional nos últimos anos, a AdC analisou a evolução temporal das diferenças de preços entre estas duas tipologias de operadores.

162. Para efeitos desta análise, a AdC considerou como representantes do grupo das principais petrolíferas quatro²⁷ das principais empresas petrolíferas a operar na venda de combustíveis a retalho em Portugal, e como representantes dos postos de super/hipermercados os três principais grupos de distribuição alimentar a operar postos de combustíveis²⁸).

163. Para cada semana em análise, os PMVP por grupos de empresas, para a gasolina IO95 e para o gasóleo, foram calculados a partir de um cabaz de médias simples dos preços praticados por cada operador, em todos os postos de abastecimento de Portugal Continental.

164. A análise do diferencial de preços baseou-se na comparação da média semanal de preços de cada um dos grupos de operadores, reportando-se ao período compreendido entre a primeira semana de 2006 e a última semana do primeiro trimestre de 2008²⁹.

²⁷ Galp, BP, Total e Cepsa. A análise não inclui o operador Repsol por falta de dados relativamente a este.

²⁸ Alcapetro (Inclui as insígnias Intermarché e Ecomarché); Modelo Continente (Postos anteriormente detidos pelo Carrefour e que actualmente são detidos pela empresa Modelo Continente) e Leclerc.

²⁹ A análise não inclui os dados das semanas 8 de 2006, 12 de 2007 e 12 de 2008 por falta dos mesmos.

165. Ao longo de todo o período analisado, em resultado da prática de um PMVP pelos supermercados e hipermercados sempre inferior ao das principais petrolíferas, o diferencial de preços da gasolina IO95 foi sempre positivo, variando entre um mínimo de 1,5 cêntimos/litro (nas 43.^a e 44.^a semanas 2006), e um máximo de 7,4 cêntimos/litro (na 3.^a semana de 2006).
166. Em média, o diferencial de preços da gasolina IO95 aumentou em termos absolutos ao longo do período em análise. Assim, em 2006, o preço médio praticado pelos super/hipermercados foi 4,3 cêntimos/litro inferior ao preço médio praticado pelas principais petrolíferas.
167. Em 2007, comparando com 2006, o diferencial médio de preços aumentou 19,5%, ascendendo aos 5,1 cêntimos/litro.
168. No primeiro trimestre de 2008, em comparação com o ano de 2007, o diferencial médio de preços voltou a acentuar-se, aumentando 11%, ascendendo aos 5,7 cêntimos/litro.

Tabela 12 – Preços médios por grupos de empresas – Gasolina IO95 (€/litro)

	1T2008	2007	2006	Varição 1T2008- 2007	Varição 2007- 2006
Principais petrolíferas	1,386	1,324	1,283	4,7%	3,2%
Postos de super/hipermercados	1,329	1,273	1,240	4,4%	2,7%
Diferencial (cents./litro)	5,7	5,1	4,3	11,0%	19,5%
Diferencial em percentagem do preço dos principais operadores	4,1%	3,9%	3,4%		

Fonte: *Análise da AdC com base em dados da DGEG.*

Dados em euros por litro, excepto diferenciais em cêntimos de euro por litro.

169. Acompanhando a tendência de subida de preços da gasolina IO95, em média, o diferencial de preços, além de ter aumentado em termos absolutos, também aumentou em termos relativos. Assim, em percentagem do preço praticado pelas principais petrolíferas, em 2006, o diferencial representava 3,4%, já em 2007, aumentou para os 3,9%, ascendendo aos 4,1% no primeiro trimestre de 2008.
170. O diferencial de preços do gasóleo entre os operadores sitos em supermercados e hipermercados e os principais retalhistas variou, ao longo do período analisado, entre um mínimo de 2,3 cêntimos/litro (na 40.^a semana de 2006), e um máximo de 7,4

cêntimos/litro (na 30.^a semana de 2007, e na 12.^a de 2008). Este comportamento do diferencial ficou a dever-se, à semelhança do ocorrido com a gasolina IO95, à prática de um PMVP pelos supermercados e hipermercados sempre inferior ao praticado pelos quatro petrolíferas consideradas na análise.

171. Ao longo do período em análise, acompanhando a tendência de subida de preços do gasóleo, em média, o diferencial de preços aumentou em termos absolutos. Assim, em 2006, o preço médio praticado pelos operadores sites em supermercados e hipermercados foi 4,4 cêntimos/litro inferior ao preço médio praticado pelos quatro principais retalhistas. Já em 2007, comparando com 2006, o diferencial de preços aumentou 26,5%, ascendendo aos 5,5 cêntimos/litro. No primeiro trimestre de 2008, em comparação com o ano de 2007, o diferencial de preços aumentou 5,1%, ascendendo aos 5,8 cêntimos/litro.

Tabela 13 – Preços médios por grupos de empresas – Gasóleo (€/litro)

	1T2008	2007	2006	Variação 1T2008-2007	Variação 2007-2006
Principais petrolíferas	1,208	1,084	1,047	11,5%	3,5%
Postos de super/hipermercados	1,150	1,029	1,003	11,8%	2,5%
Diferencial (cents./litro)	5,8	5,5	4,4	5,1%	26,5%
Diferencial em percentagem do preço dos principais operadores	4,8%	5,1%	4,2%		

Fonte: *Análise da AdC com base em dados da DGEG.*

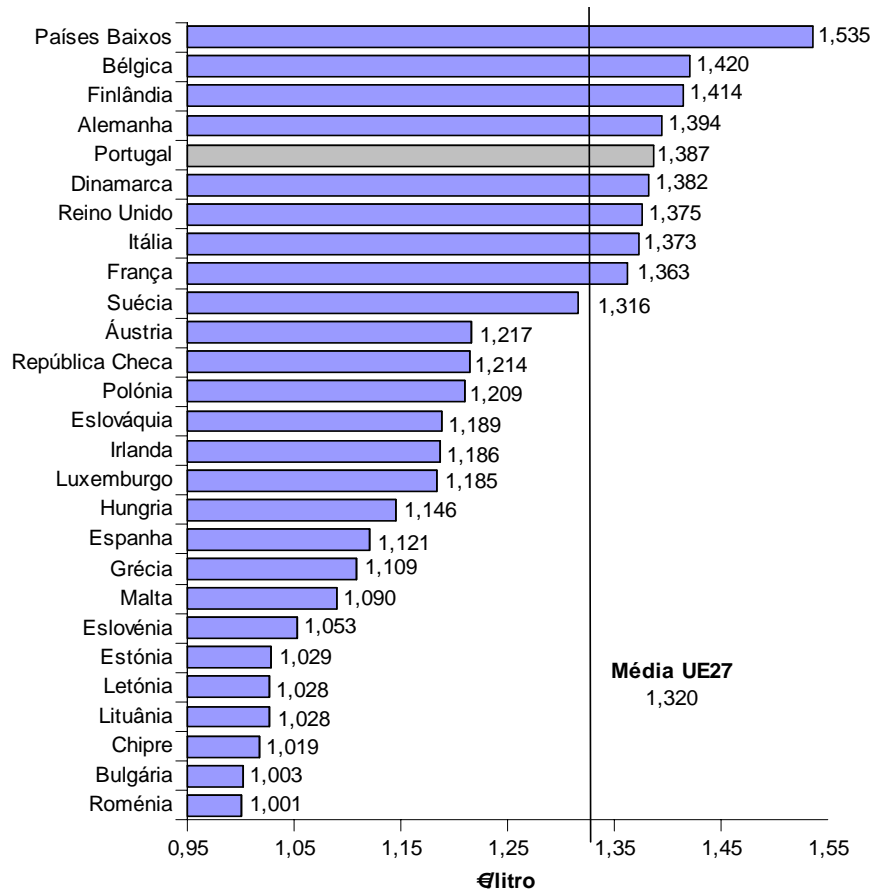
Dados em euros por litro, excepto diferenciais em cêntimos de euro por litro.

172. Em percentagem do preço praticado pelos principais operadores, em 2006, o diferencial representava 4,2%. Já em 2007, o diferencial ascendeu aos 5,1%, diminuindo para os 4,8% no primeiro trimestre de 2008.
173. Numa análise global dos dois combustíveis, verifica-se que o diferencial de preços (em termos absolutos, e em termos relativos) do gasóleo foi sempre superior ao da gasolina IO95.

5.4.4. Comparações Internacionais

174. Numa análise comparativa do PMVP da gasolina IO95 na UE a 27, verificou-se que a diferença entre o país com o preço mais baixo e aquele com o mais elevado foi de cerca de 53 cêntimos por litro no primeiro quadrimestre de 2008.
175. O PMVP da gasolina IO95 mais elevado foi registado nos Países Baixos (€1,535/litro) e o mais baixo na Roménia (€1,001/litro).
176. Portugal apresentou o 5.º lugar no ranking dos PMVP antes de impostos da gasolina IO95 mais elevado.
177. O preço médio de venda ao público da gasolina IO95 nacional foi durante o primeiro quadrimestre de 2008 significativamente superior ao praticado em Espanha atentas as diferenças dos níveis de fiscalidade sobre o preço dos combustíveis entre os países (€1,387/litro em Portugal vs €1,121/litro em Espanha).

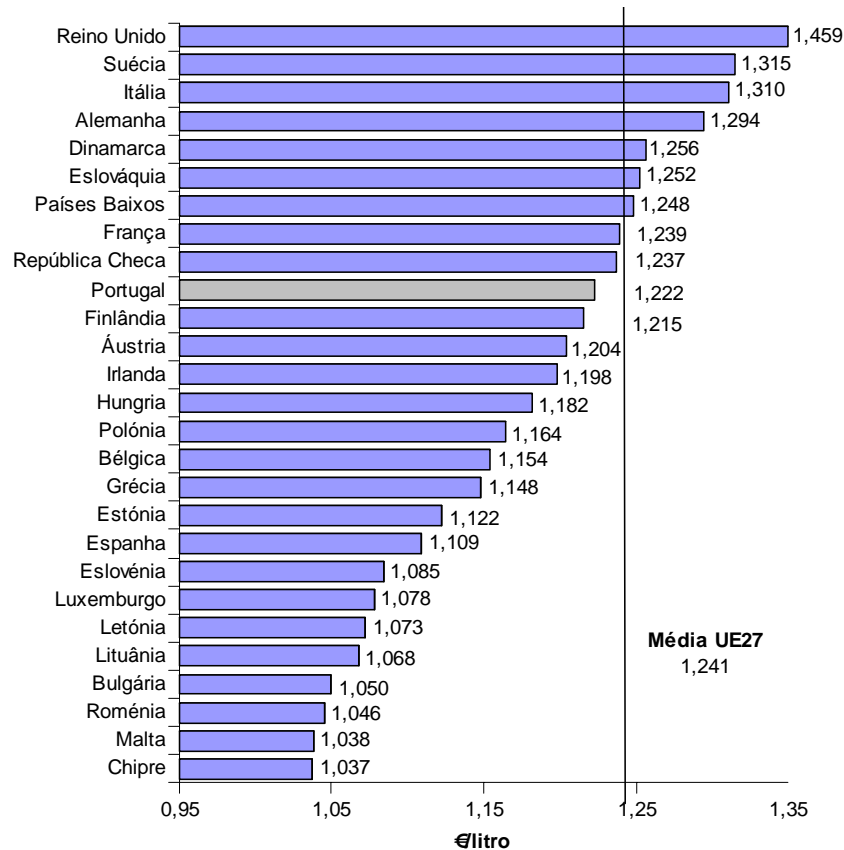
Gráfico 26 – PMVP depois de impostos da gasolina IO95 na UE a 27 (Média de preços do primeiro quadrimestre de 2008)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

178. Quanto ao gasóleo, numa análise comparativa do PMVP na UE a 27, verificou-se que a diferença entre o país com o preço mais baixo e aquele com o mais elevado foi de cerca de 42 cêntimos por litro no primeiro quadrimestre de 2008.
179. O PMVP do gasóleo mais elevado foi registado no Reino Unido (€1,459/litro) e o mais baixo em Chipre (€1,037/litro).
180. Portugal apresentou o 10.º lugar no ranking dos PMVP do gasóleo mais elevado.
181. O preço médio de venda ao público do gasóleo nacional foi durante o primeiro quadrimestre de 2008 significativamente superior ao praticado em Espanha atentas as diferenças dos níveis de fiscalidade sobre o preço dos combustíveis entre os países (€1,222/litro em Portugal vs €1,109/litro em Espanha).

Gráfico 27 – PMVP depois de impostos do gasóleo na UE a 27 (Média de preços do primeiro quadrimestre de 2008)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.*

5.5. Decomposição dos custos para formação do PVP recomendado

182. A AdC analisou a formação dos preços de venda recomendados pelas 6 principais empresa petrolíferas a actuar em Portugal (Repsol, Galp, BP, Esso, Cepsa e Agip) para a gasolina IO95 e para o gasóleo durante o primeiro quadrimestre de 2008.
183. Esses preços constituem recomendações das petrolíferas podendo não corresponder exactamente aos preços praticados em todos postos.
184. Os preços recomendados analisados são também os que correspondem à classe modal (isto é, os recomendados ao maior número de postos) na medida em que a generalidade das companhias petrolíferas faz recomendações de preços atendendo ao mercado local onde se insere cada posto especificamente.

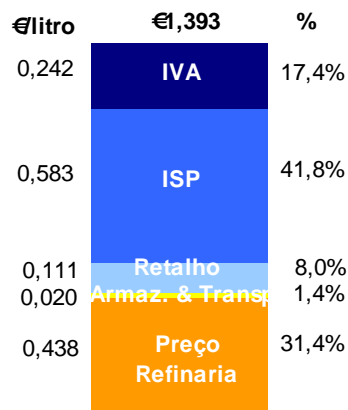
185. Estes preços de referência são normalmente tidos como o preço máximo. Para além disso, sobre esses preços poderão ainda incidir descontos (ex: promoções; cartões; talões; ...).
186. A AdC analisou em particular a evolução dos preços recomendados e dos respectivos custos e margens ao longo do primeiro quadrimestre de 2008.
187. Desde que o produto sai da refinaria (a análise dos preços à saída da refinaria encontra-se desenvolvida no capítulo 5.2) e até que chega ao consumidor final existem três principais elementos que contribuem para a formação do seu custo final: a actividade de distribuição (que inclui a armazenagem e o transporte dos produtos derivados); a actividade de venda a retalho e a fiscalidade (designadamente o ISP e o IVA).
188. A análise de preços e custos baseia-se na melhor informação fornecida pelas petrolíferas para este efeito.
189. Por razões que se prendem com a confidencialidade dos dados remetidos à Autoridade da Concorrência, a análise *infra* incluirá apenas dados agregadas, não sendo discriminados os valores individuais associados a cada empresa, tendo o nome das empresas sido ocultado.

5.5.1. Análise global da decomposição no primeiro quadrimestre de 2008

190. No primeiro quadrimestre de 2008, em média para as 6 principais petrolíferas a operar nos mercados retalhistas de venda de combustíveis líquidos em Portugal, o preço modal recomendado para a gasolina IO95 foi de €1,393/litro³⁰.
191. Desse montante, €0,583/litro corresponde a ISP, €0,438/litro ao preço pago pelos operadores à saída da refinaria para aquisição da gasolina IO95, €0,242/litro ao IVA, €0,111/litro à actividade de venda a retalho e €0,020/litro à actividade de distribuição (transporte e armazenagem).
192. Desta forma as duas principais componentes do custo do produto final dizem respeito ao preço de compra na refinaria (31,4%) e à tributação sobre os combustíveis (59,2%).
193. A actividade de venda a retalho representa cerca de 8% do preço recomendado da gasolina IO95 e a distribuição não ultrapassa os 1,4%.
194. O gráfico *infra* apresenta esquematicamente essa realidade:

³⁰ Este valor aproximou-se do PMVP deste combustível durante o mesmo período €1,387/litro.

Gráfico 28 – Decomposição dos custos associados ao preço retalhista da gasolina IO95 (média do primeiro quadrimestre de 2008)

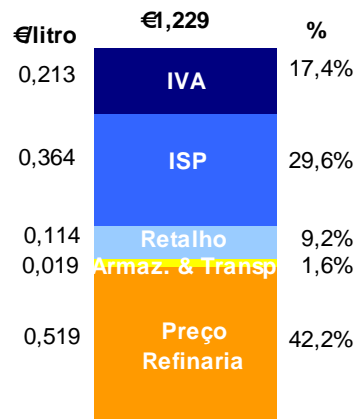


Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas.*

195. No que respeita ao gasóleo, no primeiro quadrimestre de 2008, em média para as 6 principais petrolíferas a operar nos mercados retalhistas de venda de combustíveis líquidos em Portugal, o preço modal recomendado foi de €1,229/litro³¹.
196. Desse montante, €0,519/litro corresponde ao preço pago pelos operadores à saída da refinaria para aquisição de gasóleo, €0,364/litro ao ISP, €0,213/litro ao IVA, €0,114/litro à actividade de venda a retalho (custos e margens retalhistas) e €0,019/litro à actividade de distribuição (transporte e armazenagem).
197. Desta forma as duas principais componentes do custo do produto final dizem respeito ao preço de compra na refinaria (42,2%) e à tributação sobre os combustíveis (47%).
198. A actividade de venda a retalho representa cerca de 9,2% do preço recomendado da gasolina IO95 e a distribuição não ultrapassa os 1,6%.
199. O gráfico *infra* apresenta esquematicamente essa realidade:

³¹ Este valor aproximou-se do PMVP deste combustível durante o mesmo período €1,222/litro.

Gráfico 29 – Decomposição dos custos associados ao preço retalhista do gasóleo (média do primeiro quadrimestre de 2008)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas*

200. O gasóleo beneficiou, por isso, de uma carga tributária inferior, designadamente pelo facto de o ISP ser inferior neste combustível (€0,364/litro no gasóleo vs €0,583/litro na gasolina IO95).
201. Em contrapartida, no quarto trimestre de 2008 verificou-se um aumento mais acentuado do preço do gasóleo à saída da refinaria face ao preço da gasolina (conforme análise detalhada no capítulo 5.2) pelo que o preço à saída da refinaria do gasóleo assumiu, também por isso, um maior peso relativo no preço recomendado final.
202. A actividade retalhista de ambos os produtos representa uma contribuição semelhante, em redor dos 11 cêntimos/litro para ambos os combustíveis (€0,111/litro na gasolina IO95 vs €0,114/litro no gasóleo).

5.5.2. Análise dinâmica das várias componentes que contribuem para a formação dos preços recomendados

203. As várias componentes que contribuem para a formação do preço final recomendado são então: a carga fiscal; o preço de venda à saída da refinaria; a actividade de distribuição e a actividade de venda a retalho.
204. Quanto à carga fiscal sobre os combustíveis, os parâmetros de tributação não se alteraram em Portugal durante o primeiro quadrimestre de 2008.
205. Assim, o ISP permaneceu nos €0,364/litro no gasóleo e nos €0,583/litro para a gasolina IO95.

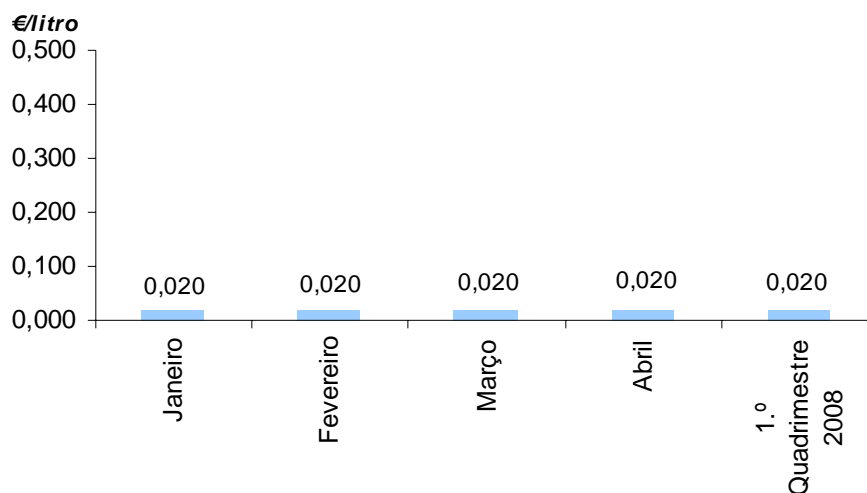
206. De igual forma a taxa de IVA permaneceu nos 21% durante o primeiro quadrimestre de 2008.
207. Assim, em €/litro as variações verificadas na carga fiscal sobre os combustíveis durante o primeiro quadrimestre de 2008 devem-se exclusivamente a variações sobre o preço antes de impostos (isto é, a variações de outras componentes) com impacto ao nível do IVA pago por litro de combustível.
208. A evolução das restantes componentes será realizada nos capítulos que se seguem para cada um dos combustíveis líquidos.

5.5.2.1. Gasolina IO95

Actividade de distribuição

209. A actividade de distribuição representou durante todos os meses do primeiro quadrimestre de 2008 cerca de 2 cêntimos/litro em média do preço final da gasolina IO95 vendida a retalho.

Gráfico 30 – Evolução do custo e margem da actividade de distribuição entre Janeiro e Abril de 2008 (Gasolina IO95)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas*

210. Na actividade de distribuição durante os meses de Janeiro a Abril não se verificaram, portanto, alterações nos custos e margens reportados pelas empresas em €/litro,

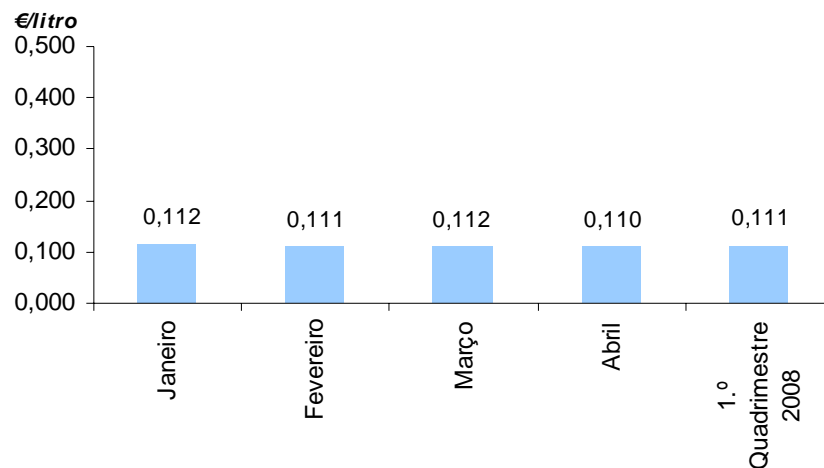
pelo que esta actividade não foi responsável, durante o primeiro quadrimestre de 2008, pela alteração dos preços recomendados da gasolina IO95.³²

Actividade de Retalhista

211. A actividade de venda a retalho de gasolina IO95 contribuiu em média com 11,1 cêntimos por litro durante o quadrimestre para os preços recomendados da gasolina IO95.

212. Não se verificaram durante o primeiro quadrimestre de 2008 alterações significativas dos custos e margens retalhistas, tendo no conjunto variado entre os 11 cêntimos por litro e os 11,2 cêntimos por litro, conforme gráfico apresentado *infra*.

Gráfico 31 – Evolução do custo e margem da actividade retalhista entre Janeiro e Abril de 2008 (Gasolina IO95)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas*

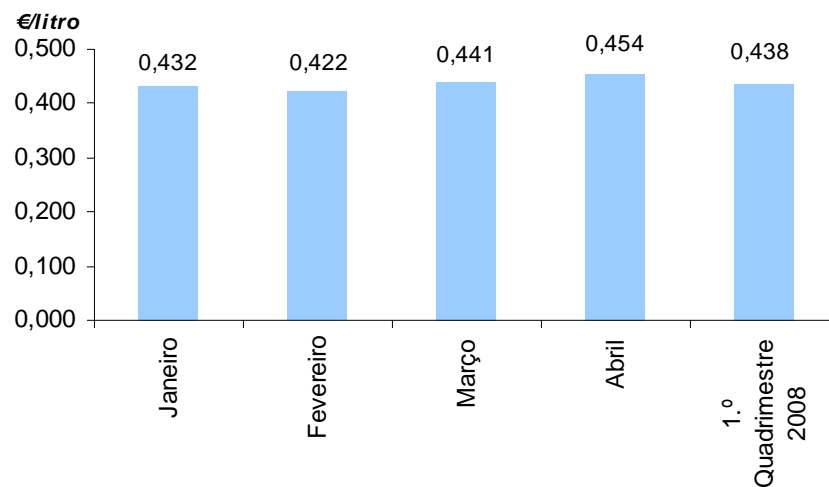
213. Na actividade retalhista durante os meses de Janeiro a Abril não se verificaram, portanto, alterações relevantes nos custos e margens reportados pelas empresas em €/litro, pelo que esta actividade não foi responsável, durante o primeiro quadrimestre de 2008, pela alteração sensível dos preços recomendados da gasolina IO95.

³² Note-se, contudo, que algumas empresas referiram o facto de apesar dos contratos com transportadores de uma forma geral não dependerem directamente dos preços dos combustíveis, o facto da relativamente curta duração deste contratos poderá afectar esta rubrica de custos, se aquando da renegociação a actividade dos transportadores incorrer em custos superiores.

Custo de compra da gasolina à saída da refinaria

214. Assim, como factor explicativo das alterações dos custos associados à gasolina IO95 resta a variação dos preços deste combustível à saída da refinaria.
215. Durante o primeiro quadrimestre, e em particular a partir de Fevereiro verifica-se um aumento do custo médio de aquisição da gasolina IO95 à saída da refinaria.
216. Assim, em Janeiro o custo médio era de 43,2 cêntimos/litro enquanto que em Abril esse custo atingiu os 45,4 cêntimos/litro.

Gráfico 32 – Evolução do preço médio à saída da refinaria entre Janeiro e Abril de 2008 (Gasolina IO95)



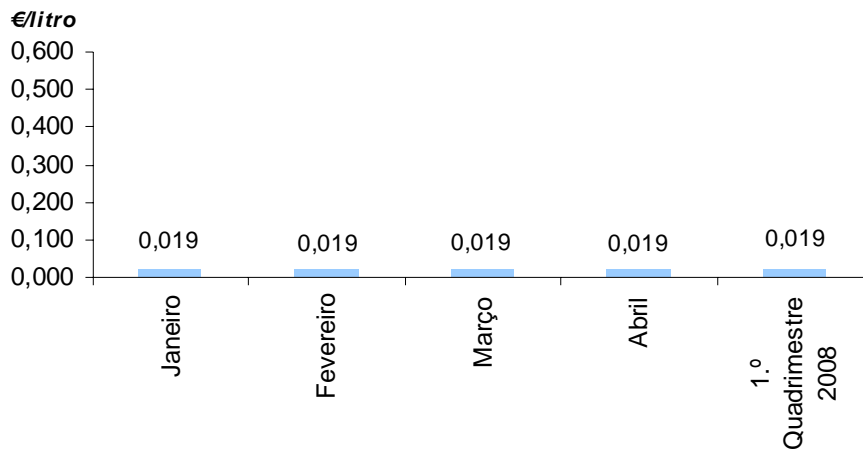
Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas*

5.5.2.2. Gasóleo

Actividade de distribuição

217. A actividade de distribuição representou durante todos os meses do primeiro quadrimestre de 2008 cerca de 1,9 cêntimos/litro em média do preço final do gasóleo vendido a retalho.

Gráfico 33 – Evolução do custo e margem da actividade de distribuição entre Janeiro e Abril de 2008 (Gasóleo)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas*

218. Na actividade de distribuição durante os meses de Janeiro a Abril não se verificaram, portanto, alterações nos custos e margens reportados pelas empresas em €/litro, pelo que esta actividade não foi responsável, durante o primeiro quadrimestre de 2008, pela alteração dos preços recomendados do gasóleo.³³

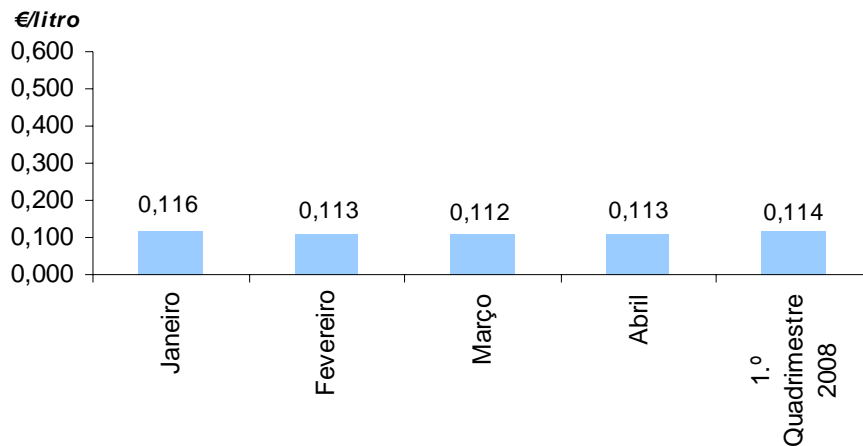
Actividade de Retalhista

219. A actividade de venda a retalho de gasolina IO95 contribuiu em média com 11,4 cêntimos por litro durante o quadrimestre para os preços recomendados da gasolina IO95.

220. Não se verificaram durante o primeiro quadrimestre de 2008 alterações significativas dos custos e margens retalhistas, tendo no conjunto variado entre os 11,2 cêntimos por litro e os 11,6 cêntimos por litro, conforme gráfico apresentado *infra*.

³³ Note-se, contudo, que algumas empresas referiram o facto de apesar dos contratos com transportadores de uma forma geral não dependerem directamente dos preços dos combustíveis, o facto da relativamente curta duração deste contratos poderá afectar esta rubrica de custos, se aquando da renegociação a actividade dos transportadores incorrer em custos superiores.

Gráfico 34 – Evolução do custo e margem da actividade retalhista entre Janeiro e Abril de 2008 (Gasóleo)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas*

221. Na actividade retalhista durante os meses de Janeiro a Abril não se verificaram, portanto, alterações relevantes nos custos e margens reportados pelas empresas em €/litro, pelo que esta actividade não foi responsável, durante o primeiro quadrimestre de 2008, pela alteração sensível dos preços recomendados do gasóleo.

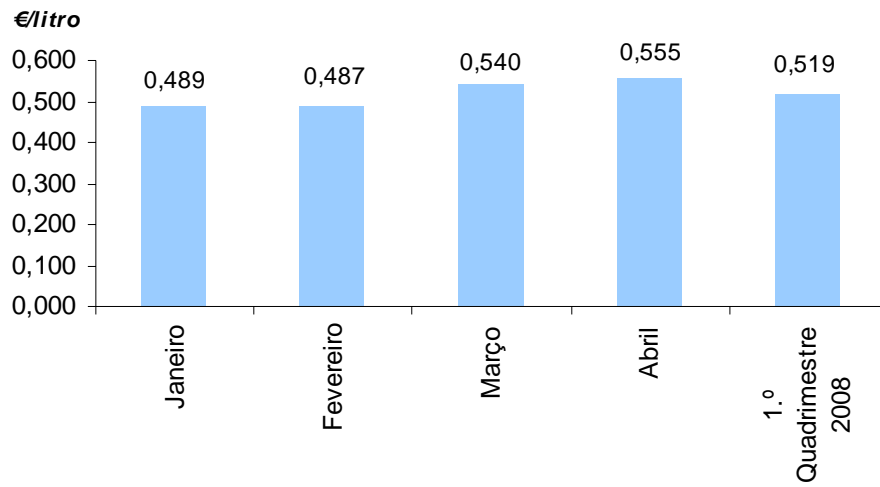
Custo de compra da gasolina à saída da refinaria

222. Assim, como factor explicativo das alterações dos custos associados ao gasóleo resta a variação dos preços deste combustível à saída da refinaria.

223. Tal como para a gasolina IO95, durante o primeiro quadrimestre, e em particular a partir de Fevereiro, verifica-se um aumento do custo médio de aquisição do gasóleo à saída da refinaria.

224. Assim, em Janeiro o custo médio era de 48,9 cêntimos/litro enquanto que em Abril esse custo atingiu os 55,5 cêntimos/litro.

Gráfico 35 – Evolução do preço médio à saída da refinaria entre Janeiro e Abril de 2008 (Gasóleo)



Fonte: *Análise da AdC com base em dados das Empresas*

6. Enquadramento jus-concorrencial

6.1. Observações preliminares

225. A concorrência pelo preço constitui um elemento fundamental do processo competitivo nos mercados concorrenciais. Nessa medida, e no quadro do desempenho da missão que lhe é legalmente cometida, compete à Autoridade zelar, de acordo com os instrumentos que lhe são legalmente atribuídos, por que a formação dos preços e outras condições de transacção se faça no mercado de acordo com o livre jogo da oferta e da procura que caracteriza os mercados em livre concorrência.
226. Assim, tendo em conta a natureza específica da sua missão, não compete à Autoridade da Concorrência o acompanhamento de preços, seja para fins estatísticos seja para suporte de qualquer função de regulação ou controlo administrativo de preços, já que qualquer destas finalidades não se insere nas suas atribuições.
227. Deste modo, a monitorização da formação de preços nos mercados pela Autoridade da Concorrência não tem naturalmente carácter sistemático e assenta na definição de prioridades, fundamentalmente associadas às características estruturais dos sectores em causa.
228. É no contexto acima descrito que a Autoridade da Concorrência, tem vindo desde 2004, a acompanhar o mercado dos combustíveis líquidos, e é pois, nessa sequência, que se enquadram as observações abaixo produzidas.

6.2. De alegadas práticas de concertação entre operadoras no mercado dos combustíveis

229. Poder-se-ão distinguir quatro factores que terão contribuído para a percepção pelo público em geral de uma possível concertação, ao nível do retalho, entre as várias companhias petrolíferas a operar em Portugal (continental), a saber:
- (a) O maior preço de venda ao público em Portugal dos produtos refinados quando comparados com os preços em Espanha;
 - (b) A desvalorização do dólar face ao euro como eventual factor compensador do aumento dos preços internacionais do petróleo, cotados em dólares, bem como do aumento dos preços dos produtos refinados e a consequente percepção que os aumentos dos preços de venda ao público estariam dissociados da conjuntura internacional vivida no mercado petrolífero;

- (c) A prática, pelos diferentes operadores, de preços semelhantes, ou seja, a sua pouca variabilidade entre operadores;
 - (d) A introdução, pelos diferentes operadores, de variações nos preços recomendados de venda ao público em datas próximas ou coincidentes;
230. Consideremos, primeiramente, os factores (a) e (b).
231. No que respeita ao maior preço de venda ao público dos produtos refinados observado em Portugal, relativamente a Espanha, tomando em consideração os preços médios de venda ao público (PMVP – média semanal) praticados nos dois países no primeiro quadrimestre de 2008 – *vide* Gráfico 12 – podemos concluir que, após impostos (ISP mais IVA), é clara a diferença entre eles, tanto no caso do gasóleo como no caso da gasolina IO95.
232. De facto, e no caso da gasolina IO95, o PMVP em Portugal foi, neste período, cerca de €0,2660 /litro superior ao de Espanha, ou seja, 26,6 cêntimos por litro. No caso do gasóleo rodoviário, a diferença nos PMVP nos dois países foi, neste período, de €0,1130/litro, ou seja, de 11,3 cêntimos por litro.
233. Já quando comparamos, para o mesmo período, o PMVP antes de impostos nos dois países, verificamos que as diferenças são mínimas, tanto para o caso da gasolina IO95 (diferença de €0,004/litro, ou seja 0,4 cêntimos por litro) como para o caso do gasóleo rodoviário (diferença de €0,001/litro, ou seja 0,1 cêntimos por litro).
234. Considerando agora a evolução semanal do PMVP, antes de impostos, no período mais longo entre Janeiro de 2004 e Abril de 2008, podemos concluir que, tanto para a gasolina IO95 como para o gasóleo rodoviário, a diferença do PMVP entre Portugal e Espanha não é estatisticamente diferente de zero³⁴.
235. Finalmente, considerando a evolução semanal do PMVP, depois de impostos (ISP + IVA), para o mesmo período entre Janeiro de 2004 e Abril de 2008, facilmente se constata que a diferença de PMVP entre os dois países é um fenómeno explicável pela sua diferente fiscalidade
236. Concluindo, a diferença entre PMVP (médias semanais), antes de impostos, em Portugal e Espanha não pode ser considerada estatisticamente diferente de zero, tanto para o caso do gasóleo rodoviário como para o caso da gasolina IO95. No caso do PMVP depois de impostos, e como resulta claro da secção 4.3.2 *supra*, é evidente que a diferença se mantém significativa desde há vários anos, tendo-se algo agravado no período em consideração, com a subida do IVA em Portugal de 19%

³⁴ O diferencial de preços médios de venda ao público (PMVP), antes de impostos, entre Portugal e Espanha, variou entre um mínimo de -1,70 cêntimos por litro (ou seja, PMVP antes de impostos inferior em Portugal, no 1.º trimestre de 2004) e um máximo de +2,68 cêntimos por litro (ou seja, PMVP antes de impostos superior em Portugal, no terceiro trimestre de 2006), no período de Janeiro de 2004 a Abril de 2008, para apenas tomarmos o período pós-liberalização de preços.

- para 21% e do ISP aplicado quer ao gasóleo rodoviário quer à gasolina IO95, com a manutenção do IVA em Espanha em 16%, do ISP espanhol sobre a gasolina em 39,6 cêntimos e do ligeiro agravamento do ISP espanhol sobre o gasóleo em apenas 0,8 cêntimos /litro
237. No que respeita à desvalorização do dólar face ao euro como eventual factor compensador do aumento dos preços internacionais dos produtos refinados, a análise conduzida pela AdC e sumarizada na secção 5.2.1 para o caso da gasolina IO95 e na secção 5.2.2 para o caso do gasóleo rodoviário mostra, claramente, que entre 2007 e o 1.º quadrimestre 2008, o preço médio de venda de gasolina IO95 à saída das refinarias que utilizam como indexante o mercado de Roterdão aumentou 12,5% quando cotado em euros (e 24,4% quando cotado em dólares), ou seja, o “efeito taxa de câmbio euro/dólar” apenas amorteceu parcialmente a subida verificada em dólares.
238. No caso do gasóleo rodoviário, a subida de preço foi, para o mesmo período, de 27% quando cotados em euros (e de 40,4% em dólares), ou seja, como no caso da gasolina IO95 o “efeito taxa de câmbio euro/dólar” apenas amorteceu parcialmente a subida verificada em dólares.
239. Conclusão semelhante se retira na secção 4.1 *supra* sobre a evolução da cotação internacional da matéria-prima (crude): o “efeito taxa de câmbio euro/dólar” apenas amorteceu parcialmente a subida verificada em dólares do crude nos mercados internacionais (*Brent* e *West Texas Intermediate* ou *WTI*).
240. Debrucemo-nos, agora, sobre os dois últimos factores (c) e (d) listados *supra*, isto é, o paralelismo de comportamentos eventualmente verificado no mercado dos combustíveis líquidos.
241. Deve a este propósito, começar por mencionar-se que a existência de comportamentos paralelos no mercado é passível de constituir uma infracção às regras da concorrência, à luz do disposto no n.º 1 do artigo 4.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, e/ou artigo 81.º do Tratado CE, na medida em que possa ser demonstrado que tal paralelismo de comportamentos resulta de um acordo, de uma prática concertada ou de uma decisão de associação de empresas.
242. No exercício das suas atribuições, compete assim à AdC identificar e reprimir práticas que exprimam tal coordenação ilícita do comportamento das diferentes empresas no mercado. Para esse efeito, não é, porém, suficiente identificar falhas de mercado que atenuam o livre funcionamento da concorrência; é imprescindível demonstrar que esses entraves ao livre jogo do mercado constituem um de três tipos de comportamento: um acordo entre empresas, uma prática concertada entre empresas ou uma decisão de associação de empresas.
243. No que respeita à demonstração da existência de um acordo relevante para efeitos de aplicação do n.º 1 do artigo 4.º da Lei n.º 18/2003 e do artigo 81.º do Tratado

CE, importa atentar na definição tradicionalmente empregue pela Comissão Europeia a propósito deste último artigo:

“Não é necessário, para que uma restrição constitua um “acordo”, na acepção do artigo [81.º], que as partes o considerem juridicamente vinculante. Com efeito, num cartel secreto em que as partes estão claramente cientes da ilegalidade do seu comportamento, estas não podem obviamente pretender que os seus acordos colusórios as vinculem contratualmente. Na acepção do artigo [81.º], pode existir um “acordo” nos casos em que as partes chegam a um consenso sobre um plano que limita ou é susceptível de limitar a sua liberdade comercial através da determinação das linhas de acção mútuas ou de abstenção de acção no mercado, não sendo exigidos procedimentos de execução compulsória eventualmente previsíveis num contrato de direito civil, nem sendo necessário que tal acordo tenha forma escrita.”³⁵

244. Ora, no âmbito das diligências levadas a cabo para a formulação do presente relatório, a Autoridade da Concorrência não encontrou indícios que levem a concluir pela existência de semelhante entendimento entre duas ou mais das entidades que actuam no sector dos combustíveis líquidos.
245. Do mesmo modo, no âmbito das diligências levadas a cabo para a formulação do presente relatório, a AdC não encontrou indícios de da existência de uma decisão de associações de empresas que tenham tido por objecto, ou como efeito impedir, falsear ou restringir de forma sensível a concorrência nos mercados dos combustíveis refinados em Portugal continental.
246. Cabe, então, finalmente, avaliar em que medida os comportamentos observados no mercado dos combustíveis líquidos são susceptíveis de configurar uma prática concertada.
247. Como resulta da jurisprudência comunitária, a propósito do disposto no artigo 81.º do Tratado CE

“[A] prática concertada refere-se a uma forma de coordenação entre empresas que, sem ter sido levada até ao ponto da realização de um acordo propriamente dito, substitui cientemente os riscos da concorrência por uma cooperação prática entre elas. [Acréscer] que os critérios de coordenação e de cooperação devem ser entendidos à luz da concepção inerente às disposições do Tratado relativas à concorrência, segundo a qual cada operador económico deve determinar de modo autónomo a política que pretende adoptar no mercado comum.”³⁶

³⁵ Decisão da Comissão de 27.7.1994, processo IV/31.865, J.O. L 239, de 14.9.1994, p. 14, parágrafo 30.

³⁶ Acórdão do Tribunal de Justiça (Quinta Secção), de 31.3.1993, nos Procs. Apensos C-89, 1004, 116, 117 e 125 a 129/85, A. *Ahlström Oy e o. c. Comissão (dito Pasta de Papel II)*, Colect. 1993, p. I-1307, considerando 63.

248. Este conceito analisa-se em três requisitos cumulativos: a existência de concertação entre empresas, um comportamento no mercado que decorra da mesma e um nexo causal entre os dois primeiros factores.³⁷
249. Sendo frequente que a concertação ocorra num contexto de secretismo e de informalidade, a prova deste elemento tende assim a depender de indícios que, pela sua natureza, apontem para a conclusão lógica de que o comportamento verificado no mercado não poderia ter ocorrido na ausência de uma tal concertação, conclusão essa assente em elementos substanciais, coerentes e precisos.
250. A necessidade da existência de elementos substanciais, coerentes e precisos que permitam concluir de forma sustentada pela existência de uma prática concertada é, aliás, tanto mais relevante quanto a determinação da existência de práticas como as previstas pelos artigos 4.º, n.º 1, da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, e/ou artigo 81.º do Tratado CE, leva à imposição de coimas cujo valor pode ascender até 10% do volume de negócios de cada uma das empresas em causa.
251. De facto, face à dimensão das sanções aplicáveis, o processo sancionatório não só deve respeitar um conjunto de direitos fundamentais de defesa como assentar em prova que permita estabelecer de forma clara e precisa a existência de tais ilícitos e o grau de participação de cada empresa.
252. As considerações atrás tecidas são de especial importância para a compreensão do enquadramento jus concorrencial de situações de paralelismo de comportamentos verificados num dado mercado.
253. Com efeito, como a jurisprudência do Tribunal de Justiça tem vindo a salientar:
- “[U]m paralelismo de comportamento não pode ser considerado como fazendo prova de uma concertação, a menos que a concertação constitua a única explicação plausível para esse comportamento. É necessário ter presente que, embora o artigo [81.º] proíba todas as formas de conluio que sejam de molde a falsear a concorrência, não priva os operadores económicos do direito de se adaptarem de maneira inteligente ao comportamento verificado ou previsto dos seus concorrentes.”*³⁸
254. No contexto atrás descrito, qualquer conclusão sobre a existência de uma violação das regras da concorrência, a partir de um aparente paralelismo de comportamento adoptado por várias empresas num dado mercado, deve ser enquadrada à luz das preocupações de rigor jurídico e económico, que permitam afastar a hipótese de o paralelismo de comportamentos resultar de uma mera adaptação unilateral inteligente às características do mercado.

³⁷ Acórdão do Tribunal de Justiça (Sexta Secção), de 8.7.1999, no Proc. C-49/92 P, *Comissão c. Anic Partecipazioni SpA*, Colect. 1999, p. I-4125, considerando 118.

³⁸ Acórdão *Pasta de Papel II*, cit., considerando 71.

255. A este propósito, cabe começar por mencionar que os dados obtidos não podem considerar-se totalmente inequívocos quanto à existência de um claro paralelismo de comportamento entre todas as empresas do sector. Com efeito, por um lado, o nível de preços não é totalmente coincidente entre as diferentes petrolíferas, observando-se mesmo, pontualmente, diferenças de preço não despidiendas e, por outro lado, as datas de alteração de preços não são, também, coincidentes.
256. Observe-se ainda, e na linha do que já atrás ficou dito, que um mero paralelismo de comportamentos só pode constituir um indício sério de prática concertada quando seja possível concluir, com base na observação da estrutura e funcionamento do mercado em causa, que tal paralelismo de comportamento não poderia existir na ausência de uma tal concertação, isto é, que não poderia justificar-se por uma mera adaptação inteligente e unilateral de comportamentos face às características do mercado.
257. Importa assim verificar se as características do sector petrolífero nacional permitem retirar uma tal ilação dos comportamentos observados no primeiro quadrimestre deste ano.
258. Deve começar por referir-se que, do ponto de vista da análise económica a coordenação de estratégias entre empresas pode ser interpretada como um equilíbrio de um jogo não cooperativo dinâmico, nomeadamente no caso de uma estrutura de mercado oligopolista com um número relativamente reduzido de operadores com algum poder de mercado, em que existe uma suficiente capacidade de monitorização e de retaliação em caso de desvios ao *status quo*, caracterizado por preços acima do nível concorrencial.
259. Segundo a teoria económica, a coordenação é, em geral, mais provável quanto menor for o lucro que a empresa obtém ao desviar-se do equilíbrio oligopolista e quanto menor o seu lucro esperado em face da possível retaliação pelas outras empresas que integram o oligopólio (penalização) e maior o peso que a empresa atribui ao futuro (*vide* à sustentabilidade, a prazo, da coordenação).
260. Também segundo a teoria económica, as características de mercado propícias à coordenação podem subdividir-se em factores estruturais e cláusulas contratuais constantes dos contratos com distribuidores, do tipo dos já referidos na secção 2.3 *supra*.³⁹
261. Com efeito, sendo os factores acima descritos potenciadores seja de uma coordenação explícita (ilícita à face da Lei da Concorrência), seja de uma adaptação inteligente de comportamentos estratégicos às condições estruturais de mercado (lícita à face da Lei da Concorrência), não podem, no entanto, tais factores, por si sós, ser considerados decisivos para concluir que comportamentos observados no

³⁹ Vide M. Motta (2004, *op. cit.*, pp. 142-159) para uma descrição detalhada e geral destas características.

mercado dos combustíveis ao longo dos últimos quatro meses sejam violadores das regras da concorrência.

262. Em síntese, considera esta Autoridade não dispor, até ao momento, de elementos substanciais, coerentes e precisos que lhe permitam concluir pela existência de uma infracção ao n.º 1 do artigo 4.º da Lei da Concorrência e/ou artigo 81.º do Tratado CE, seja pela ausência de indícios inequívocos de um paralelismo de comportamentos, seja porque não é possível excluir, de momento, que algum paralelismo de comportamento verificado no mercado possa resultar apenas de uma adaptação inteligente de comportamentos estratégicos às condições estruturais de mercado.
263. A imposição de preços excessivos por uma empresa em posição dominante individual ou por um conjunto de empresas que detenha uma posição dominante colectiva pode constituir uma infracção ao n.º 1 do artigo 6.º da Lei da Concorrência e/ou ao artigo 82.º do Tratado CE.
264. Uma vez que as normas citadas no parágrafo anterior apenas proíbem o abuso e não a mera detenção de uma posição dominante, seja ela individual ou colectiva, cabe sublinhar que, de acordo com a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, tem definido o conceito de preços excessivos de forma cautelosa e casuística, evitando que a aplicação das regras de concorrência se confunda com um regime de regulação de preços:
- “248. A imposição por parte de uma empresa em posição dominante, de forma directa ou indirecta, de preços de compra ou de venda não equitativos constitui um abuso proibido pelo artigo [82.º] do Tratado.*
- 249. Convém, pois, verificar se a empresa em posição dominante utilizou as possibilidades que resultam dessa posição para obter vantagens comerciais que não teria podido obter face a uma concorrência normal e suficientemente eficaz.*
- 250. No presente caso, esse abuso terá consistido na prática de um preço excessivo, sem correspondência razoável com o valor económico da prestação oferecida.”⁴⁰*
265. Ora, resulta da análise da formação do preço dos combustíveis líquidos que não é possível, com base nos elementos disponíveis, identificar indícios que apontem no sentido da não verificação de uma correspondência razoável entre o valor económico das prestações oferecidas ao nível da venda por grosso e da venda a retalho face aos custos da actividade e, em particular, face ao aumento do custo da matéria-prima dos produtos refinados.
266. Em suma, face à informação disponível, a Autoridade entende também não existirem indícios de uma prática de preços excessivos que pudesse ser imputada a um ou mais dos agentes económicos a operar no mercado de combustíveis líquidos a nível

⁴⁰ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 14.2.1978, no Proc. 27/76, *United Brands c. Comissão*, Colect. 1978, p. 77.

nacional, ao abrigo do artigo 6.º da Lei da Concorrência e/ou do artigo 82.º do Tratado CE.

7. Conclusões e Recomendações

Da análise efectuada pela AdC, salientam-se as seguintes conclusões:

267. As principais componentes na formação do PVP de gasolina IO95, depois de impostos, são: a carga fiscal (ISP + IVA) – cerca de 59,2% –, o preço à saída refinaria – cerca de 31,4% – e a componente retalhista – cerca de 8%, sendo que a armazenagem e transporte representam 1,4%.
268. No caso do gasóleo, as principais componentes da formação do seu PVP depois de impostos são: a carga fiscal (ISP + IVA) – cerca de 47% –, o preço à saída refinaria – cerca de 42,2% – e a componente retalhista – cerca de 9,2%, sendo que a armazenagem e transporte representam 1,6%.
269. Quando expurgados da componente fiscal, cerca de 80% dos PVP da gasolina e do gasóleo é devido ao preço à saída da refinaria, sendo que a componente logística (armazenagem e transporte) não excede 3,5% daquele PVP.
270. No que respeita à evolução dos PVP antes de impostos, os preços nacionais à saída da refinaria reflectem a evolução dos preços CIF do mercado de Roterdão (plataforma *Platts NWE*), sendo, em acréscimo, que no caso particular da gasolina tais cotações evoluem em paralelo com as cotações daquele produto no mercado de Nova Iorque;
271. Resulta de igual modo que a evolução dos PVP antes de impostos do gasóleo e da gasolina IO95 reflecte, ao longo do corrente ano de 2008, a evolução dos preços destes combustíveis à saída da refinaria, sendo que os custos de logística e retalho se mantiveram praticamente constantes neste período;
272. Constata-se, para além destes aspectos, um diferencial estatisticamente nulo dos PMVP antes de impostos daqueles combustíveis entre Portugal e Espanha.
273. Assim e atento o paralelismo de custos “*ex-refinery*” existente entre os preços médios à saída das refinarias nacionais do gasóleo com o preço *Platts NWE* CIF de Roterdão e da gasolina IO95 com o preço CIF respectivo de Roterdão e com a cotação do mesmo produto no mercado de Nova Iorque, não é possível concluir que os aumentos dos PVP antes de impostos dos combustíveis líquidos observados desde o início do corrente ano, tenham uma origem nacional.
274. Durante este período continuou a verificar-se que, ao longo de 2008, estes preços são determinados, de forma substantiva, em função das cotações internacionais dos combustíveis líquidos.
275. Considera, ainda, esta Autoridade não dispor, à data, de elementos substanciais, coerentes e precisos que lhe permitam concluir pela existência de uma infracção ao n.º 1 do artigo 4.º da Lei da Concorrência e/ou do artigo 81.º do Tratado CE, seja

pela ausência de indícios inequívocos de um paralelismo de comportamentos, seja porque não é possível excluir, de momento, que algum paralelismo de comportamento verificado no mercado possa resultar apenas de uma adaptação inteligente de comportamentos estratégicos às condições estruturais de mercado.

276. Finalmente, entende esta Autoridade não existirem também indícios de uma prática de preços excessivos que pudesse ser imputada a um ou mais dos agentes económicos a operar no mercado de combustíveis líquidos a nível nacional, ao abrigo do disposto no artigo 6.º da Lei da Concorrência e/ou do artigo 82.º do Tratado CE.
277. Tendo estas conclusões em atenção, a Autoridade da Concorrência entende ser útil integrar no presente Relatório um conjunto de recomendações – algumas delas, aliás, em linha com as preocupações já manifestadas ao Governo na sua Recomendação n.º 3/2004, – tendo em vista dois objectivos essenciais:

- Contribuir para encontrar soluções que, numa perspectiva de curto prazo, permitam melhorar a concorrência no mercado dos combustíveis líquidos;
- Sublinhar a importância da promoção de uma avaliação e debates aprofundados sobre a política energética em Portugal, no âmbito de uma política económica mais vasta, que permita lançar as bases para uma efectiva redução da vulnerabilidade da economia portuguesa face às flutuações internacionais dos preços do petróleo.

7.1. Acesso de concorrentes aos mercados retalhistas

278. A entrada das empresas da grande distribuição na comercialização dos combustíveis líquidos, viabilizada pelo Governo na sequência da Recomendação desta Autoridade n.º 3/2004, tem vindo a trazer benefícios em termos de redução de preços aos consumidores.
279. A amplificação de tais benefícios tem sido, porém, travada pela complexidade, e consequente morosidade, dos procedimentos de licenciamento de instalação dos postos de combustível.
280. Por outro lado, e ao contrário do que acontece em Espanha, em que a instalação de postos de combustível é mesmo condição de licenciamento da instalação dos estabelecimentos comerciais de maior dimensão, não existe em Portugal na legislação aplicável ao licenciamento da instalação ou ampliação daquelas unidades comerciais, qualquer preceito que permita ponderar positivamente a instalação de postos de combustível junto do estabelecimento comercial a licenciar.

Assim, recomenda-se ponderar:

- 1 - A simplificação dos procedimentos de licenciamento de instalação dos postos de combustíveis**, de forma a reduzir sensivelmente o tempo e custos de entrada de novos operadores e a colocar, desta forma, uma desejável pressão concorrencial sobre os postos de insígnia que praticam preços mais elevados;
- 2 – A alteração ao regime de licenciamento da instalação e alteração dos estabelecimentos comerciais de livre serviço** de forma a permitir que a instalação de postos de combustível junto das respectivas unidades comerciais passe a constituir um factor de especial ponderação no quadro dos critérios de apreciação em que se funda tal tipo de licenciamento.
- 3 – Licenciamento dos postos de combustíveis nas auto-estradas** de maneira a assegurar a alternância de operadores.

7.2. Informação aos consumidores finais no mercado retalhista

A AdC recomenda a colocação de painéis indicadores dos preços praticados nos postos de combustíveis de forma a permitir ao consumidor uma fácil e atempada tomada de decisão sobre onde abastecer a viatura.

Por outro lado, a AdC recomenda o reforço da capacidade das entidades competentes assegurarem uma efectiva monitorização dos preços do GPL, de forma a cumprir, o regime de preços vigiados a que se encontram sujeitos.

7.3. Acesso grossista a fontes alternativas de abastecimento

Face às características do mercado nacional de produtos refinados, importa ponderar se as condições de contestabilidade no mercado dos combustíveis líquidos em Portugal são suficientes para aumentar a eficiência no mercado.

a) Acesso a infra-estruturas logísticas

No que respeita ao acesso às infra-estruturas logísticas, verifica-se que as medidas contidas na Recomendação n.º 3/2004 em matéria de concessão ou cedência de exploração de terminais portuários afectos ou com possibilidade de serem afectos à movimentação de combustíveis mereceram já a atenção governamental.

Assim, recomenda-se:

1. A continuação da adopção de instrumentos legais que permitam que os operadores logísticos na exploração de terminais portuários de acesso público sejam seleccionados mediante concurso público internacional e a exploração dos terminais seja concessionada em regime de serviço público, salvaguardando-se as pressões concorrenciais entre infra-estruturas de acesso, assim assegurando que estas são operadas da forma mais eficiente possível com a concomitante diminuição dos custos logísticos associados à importação/movimentação de produtos refinados em território nacional.
2. Assegurar que não há limitações injustificadas ao armazenamento de combustíveis líquidos.

b) Eliminação de barreiras técnicas

O objectivo de integração de mercados ibéricos no que toca ao aprovisionamento, enquanto factor de diversificação de fontes de abastecimento, é actualmente prejudicado pela subsistência de barreiras técnicas às trocas comerciais de produtos refinados entre Portugal e Espanha.

Assim, recomenda-se:

A eliminação das diferenças de especificação legal de alguns produtos petrolíferos que subsistem na legislação dos dois países, nomeadamente, nos casos do GPL e da gasolina, sem justificação que mereça especial ponderação.

7.4. Medidas estruturais de longo prazo

A actual dimensão da crise petrolífera torna inadiável o encontrar de soluções de carácter estrutural que permitam, numa perspectiva de longo prazo, reduzir o impacto na economia portuguesa das flutuações internacionais do preço do petróleo e seus derivados.

Assim, recomenda-se:

O lançamento de um debate aprofundado sobre a política de energia, nas suas múltiplas vertentes, e num quadro mais vasto das diversas vertentes da política económica que com ela interagem – nomeadamente ao nível ambiental, social e de crescimento económico – que permita definir políticas estruturadas de longo prazo capazes de alterar substancialmente o actual modelo energético.

Estas políticas não devem ser parcelares ou determinadas por motivações conjunturais, mas devem ser abrangentes e resultar de uma visão estruturante e de longo prazo.

8. Anexos

8.1. Anexo 1 – Combustíveis gasosos

281. A presente secção propõe-se efectuar uma comparação dos preços de venda ao público dos combustíveis gasosos (gases butano e propano) em garrafa em Portugal e em Espanha e identificar os factores justificativos das diferenças de preços observadas, tendo por base informação pública disponível.
282. No ponto 8.1.1. é apresentada uma descrição dos gases de petróleo liquefeitos (adiante designados por GPL), seguindo-se de uma breve caracterização do mercado de GPL em Portugal (ponto 8.1.2). O ponto 8.1.3. apresenta uma panorâmica geral da evolução dos PVP do GLP engarrafado em Portugal e o ponto 8.1.4. analisa os principais factores justificativos das diferenças dos preços observados no mercado português e no mercado espanhol para este produto.

8.1.1. Notas introdutórias

283. Os gases de petróleo liquefeitos englobam os produtos butano (C₄H₁₀) e propano (C₃H₈), que podem ser obtidos quer da refinação do petróleo, quer do gás natural. No seu estado natural são gasosos, mas em recipientes fechados e temperatura ambiente, encontram-se em fase líquida, ocupando um volume 250 vezes inferior ao que ocupariam em estado de vapor. Os GPL, uma vez extraídos como gases de refinaria ou de instalações de gás natural, são comprimidos até ficarem em estado líquido e mantidos nesse estado em armazenamentos, normalmente anexos às instalações de refinarias ou terminais portuários. Existe uma grande variedade de depósitos de armazenamento, a referir: depósitos a pressão, depósitos refrigerados (ou de pressão atmosférica), depósitos semi-refrigerados e depósitos subterrâneos⁴¹. Os GPL são transportados a partir dos terminais por navios, por cisternas tanto por ferrovia como pela via rodoviária, ou gasodutos até às unidades de enchimento para a sua distribuição comercial em garrafas ou em depósitos em granel.
284. O GPL pode ser utilizado (i) como combustível para efeitos de fornecimento de energia⁴² e; (ii) como combustível automóvel. Apesar de algumas diferenças técnicas (tais como pressões e temperaturas de ebulição distintas, que determinam um modo de armazenagem e de acondicionamento específico), o gás butano e o gás propano são considerados produtos substituíveis entre si no que diz respeito à maior parte

⁴¹ Vd. www.apetro.pt.

⁴² A Comissão, no caso COMP/M.1628 – TotalFina/Elf, concluiu que o GPL constitui um mercado distinto das restantes fontes de energia (nomeadamente a electricidade, o fuelóleo, as energias renováveis, como a energia solar e os combustíveis minerais sólidos), com a eventual excepção do gás natural, cuja ligação prévia às instalações do cliente constitui uma condição para a sua substituíbilidade.

- das utilizações para efeitos de fornecimento de energia⁴³. O mesmo não acontece com o GPL para veículos automóveis, que é sempre uma mistura de gás propano e de gás butano.
285. Os produtos GPL (para efeito de fornecimento de energia) podem ser organizados em dois eixos⁴⁴: (i) em função do acondicionamento - em garrafa, a granel ou canalizado e (ii) por tipo de utilização - doméstica ou industrial.
286. A distribuição dos GPL para os locais de consumo faz-se a granel, por veículos-cisterna, em garrafas ou por redes de tubagens de distribuição colectiva.
287. De acordo com a Comissão⁴⁵, há uma substituibilidade limitada entre o GPL engarrafado e o GPL a granel. Para consumidores domésticos com um consumo reduzido o GPL a granel não é uma alternativa vantajosa, enquanto que os consumidores industriais têm uma clara preferência pelo GPL a granel.
288. Os canais de comercialização do GPL engarrafado e do GPL a granel são muito diferentes em Portugal Continental⁴⁶. Os operadores no mercado geralmente vendem GPL engarrafado através de concessionários exclusivos, que depois os vendem a retalhistas de menor dimensão.
289. O GPL a granel e canalizado é comercializado directamente pelos operadores, que necessitam de uma organização de vendas específica. Adicionalmente, as relações contratuais para o GPL a granel são geralmente mais complexas (essencialmente devido à instalação e manutenção do tanque).
290. Com base nos dois eixos *supra* mencionados, a Comissão⁴⁷ considerou a existência de três mercados de GPL, diferenciados nos seus modos de distribuição, usos e quantidades consumidas, a referir: (i) GPL vendido em garrafas de diferentes dimensões para uso doméstico; (ii) GPL a granel vendido para fins domésticos; (iii) GPL a granel para uso industrial.
291. Nos sectores doméstico e de serviços, os GPL estão especialmente vocacionados para a utilização no aquecimento ambiente, produção de águas quentes e cozinha⁴⁸.

⁴³ Por exemplo, o gás butano é utilizado para fins principalmente domésticos sob a forma acondicionada (em garrafas) no aquecimento individual, na produção de água quente e na cozinha. É igualmente utilizado por grosso, para fins principalmente industriais, sendo a sua utilização doméstica limitada ao facto de perder a sua natureza gasosa a uma temperatura inferior a 0° C. O gás propano é utilizado para fins domésticos idênticos ao gás butano e para a produção de energia no domínio profissional, tornando-o as suas características técnicas mais adaptado a uma distribuição por grosso (em cisternas), independente das condições climatéricas.

⁴⁴ *Vd.* Caso COMP/M.1628 – TotalFina/Elf e Caso COMP/M.3664 Repsol Butano/ Shell Gass (LPG).

⁴⁵ *Vd.* Caso COMP/M.3664 Repsol Butano/ Shell Gass (LPG).

⁴⁶ *Vd.* Caso COMP/M.3664 Repsol Butano/ Shell Gass (LPG).

⁴⁷ *Vd.* Caso COMP/M.1628 – TotalFina/Elf e Caso COMP/M.3664 Repsol Butano/ Shell Gass (LPG).

⁴⁸ *Vd.* [www. Apetro.pt](http://www.Apetro.pt).

292. O GPL vendido por grosso para utilização doméstica é fornecido em pequenos tanques. As cisternas, subterrâneas ou não, são colocadas no exterior e a uma certa distância da habitação dos consumidores. Este GPL é principalmente utilizado para o aquecimento, a cozinha e a água quente.
293. O GPL por grosso para uso industrial é vendido em tanques de maior dimensão colocados nas instalações fabris. Os GPL para uso industrial são utilizados nos mais diversos sectores⁴⁹: agricultura, avicultura e pecuária, agro-indústria, alimentação, indústria transformadora, metalurgia de metais não ferrosos, vidro, cerâmica, indústria têxtil, madeira e papel. No âmbito do consumo de GPL a granel, o sector que em 2006 mais consumiu gás propano foi o da panificação e pastelaria, e quanto ao gás butano a fabricação de produtos químicos de base.
294. Tendo em conta o seu carácter perigoso, a colocação no mercado, o transporte e a armazenagem de GPL são regulamentados, quer a nível nacional, quer a nível Europeu.
295. Os produtos comercializados em Portugal são homogéneos em termos de especificações técnicas (como o peso e composição), bem como regulamentação específica em termos de armazenagem. São estes os factores, tais como aspectos técnicos e de regulação de preços que limitam o comércio entre países contíguos, tal como Portugal e Espanha.

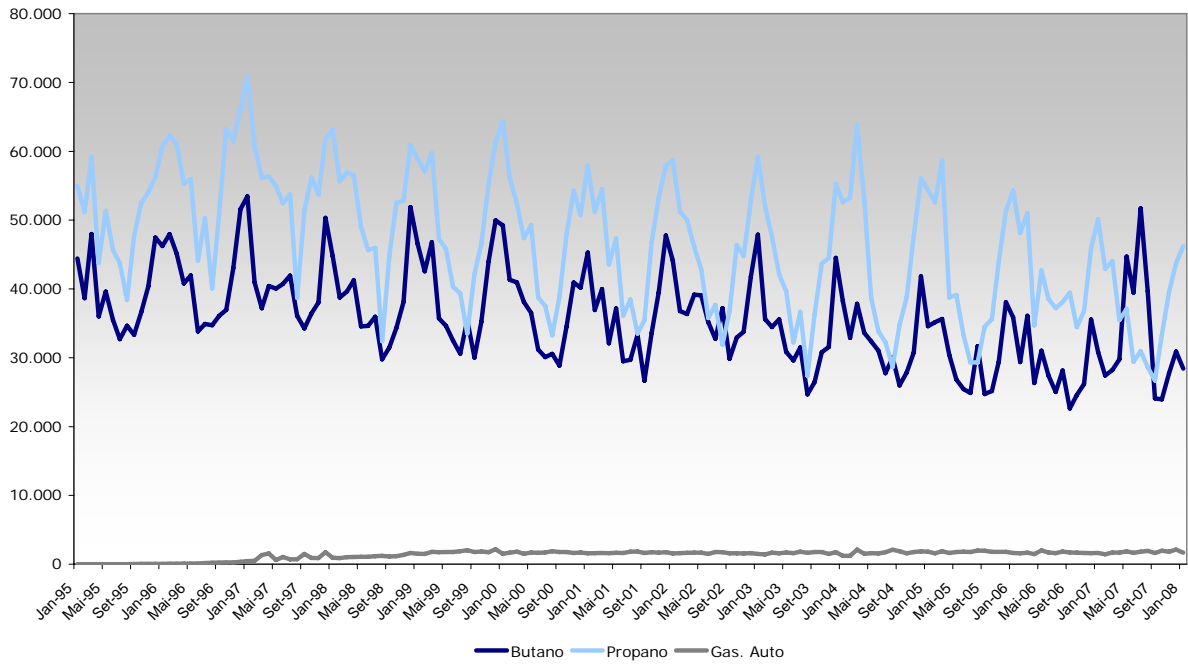
8.1.2. Caracterização do mercado do GPL em Portugal

8.1.2.1. O consumo de GPL

296. A procura de GPL butano e propano apresentou um ligeiro decréscimo no período entre 1995 e 2008. Paralelamente a uma tendência decrescente, observam-se picos sazonais nos meses de Inverno no consumo destes produtos, estando associados a uma maior necessidade de aquecimento. O GPL auto apresentou uma tendência crescente no mesmo período (ver gráfico *infra*).

⁴⁹ *Vd.* www.Apetro.pt

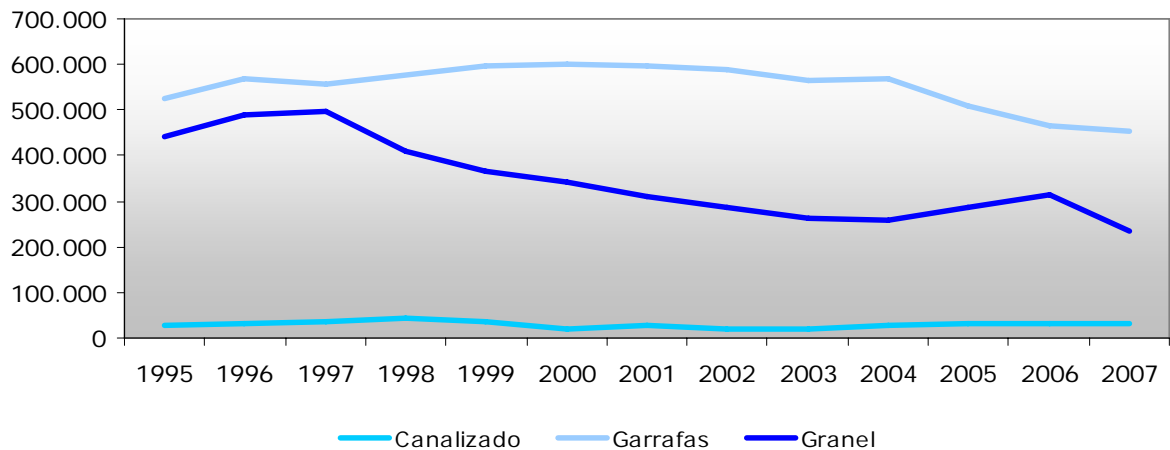
Gráfico 36 – Procura de GPL, em ton, desde Janeiro de 1995 a Janeiro de 2008



Fonte: DGEG

297. Em termos de utilizações, observa-se uma redução acentuada no consumo de GPL a granel de 1997 a 2004 e de 2006 para 2007. Relativamente à modalidade de GPL engarrafado o maior decréscimo ocorreu a partir de 2004 (Vd. Gráfico *infra*).

Gráfico 37 – Procura anual de GPL, de 1995 a 2007, por modo de acondicionamento



Fonte: DGEG.

298. Em termos de repartição geográfica do consumo, é nos distritos de Lisboa, Porto e Setúbal nos quais o consumo de GPL butano e propano é superior, estando associado à densidade populacional (Tabela 14).

Tabela 14 – Consumo de gás butano e de gás propano por distrito em 2006

Distrito	Butano	Propano
AVEIRO	8%	8%
BEJA	2%	1%
BRAGA	7%	9%
BRAGANÇA	2%	1%
CASTELO BRANCO	2%	2%
COIMBRA	3%	5%
ÉVORA	3%	2%
FARO	5%	7%
GUARDA	2%	2%
LEIRIA	3%	5%
LISBOA	18%	15%
PORTALEGRE	1%	1%
PORTO	15%	14%
SANTARÉM	6%	6%
SETÚBAL	16%	15%
VIANA DO CASTELO	2%	3%
VILA REAL	3%	2%
VISEU	3%	4%
Total	100% (311.911ton)	100% (484.174ton)

Fonte: DGEG.

8.1.2.2. A oferta de GPL

299. No primeiro trimestre de 2008 as empresas que comercializaram gás butano e gás propano em garrafa e a granel foram a BP, a ESSO, a REPSOL e a Petrogal. Relativamente ao gás propano canalizado foram a REPSOL, a Petrogal, a ESSO e a ACG. Os mercados do GPL são mercados concentrados (Vd. Tabela *infra*), apresentando valores para o IHH elevados⁵⁰.

⁵⁰ Alguns países na UE apresentam indicadores de concentração superiores a Portugal (Bello e Huerta, 2007), tal como Espanha (6719), Irlanda (4921), Reino Unido (4852) e outros países indicadores inferiores, tal como a França (2200) e a Itália (2800).

Tabela 15 – Índice de concentração (IHH) no mercado dos GPL, de 1996 a 2008

GPL	Indicador	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Canalizado	IHH	4099	4123	4751	4661	3638	4426	3872	3647	4138	3983	3986	4032	4436
	N.º empresas	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4
Garrafa	IHH	2731	2837	3006	3010	3059	3013	2944	2940	2756	3000	3024	3143	3163
	N.º empresas	6	6	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4
Granel	IHH	3245	3467	3534	3354	3374	3306	3633	3717	3035	3426	3977	3161	3053
	N.º empresas	6	6	5	6	6	6	5	5	6	5	5	5	5

Fonte: DGEG

8.1.2.3. Características gerais

300. As principais características dos mercados de GPL em Portugal⁵¹ são:

- Mercado concentrado;
- Homogeneidade do produto, relativamente às três formas de acondicionamento (em garrafa, a granel e canalizado);
- Procura de GPL associada a uma elasticidade procura preço reduzida (tal como os restantes produtos de energia); não obstante, assiste-se a uma redução da procura de GPL devido à expansão gradual do gás natural, nomeadamente através de uma maior cobertura da rede;
- Procura sazonal, com picos de consumo nos meses de Inverno;
- Fortes barreiras à entrada, essencialmente determinadas por custos de transporte, economias de escala, necessidade de armazenagem e acesso a infra-estruturas;
- Custos de mudança de fornecedor para o consumidor industrial de GPL a granel, devido à necessidade de alteração do tanque instalado pelo fornecedor anterior;

⁵¹ Vd. Caso COMP/M.3664 Repsol Butano/ Shell Gass (LPG)

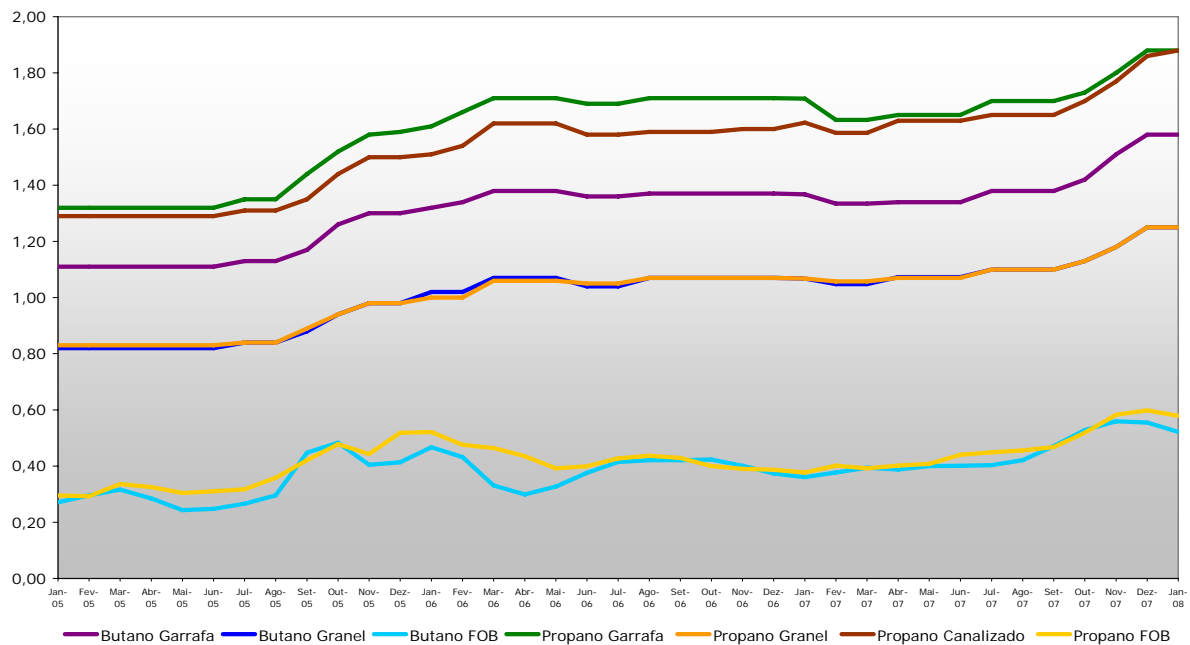
- Consumidores domésticos bastantes leais a uma determinada marca de GPL engarrafado;
- Existência de relações comerciais entre os diferentes operadores concorrentes para o uso das infra-estruturas relevantes;
- Existência de uma estratégia de manutenção da quota de mercado, na medida em que existem poucos incentivos para as empresas concorrerem pelos preços.

8.1.3. Os preços do GPL

8.1.3.1. Evolução dos preços do GPL em Portugal

301. Os preços médios nominais do GPL praticados pelos vários intervenientes registaram um aumento no período 2004-2008, apesar de apresentarem sub-períodos com alguma estabilidade. O gráfico que se segue regista a evolução dos preços médios de venda ao público do GPL butano e propano e as cotações "FOB seagoing" dos mesmos produtos.

Gráfico 38 – Evolução dos preços médios do GPL no período Jan 2004- Jan 2008 (€/kg)



Notas: (i) Os preços do GPL a granel são definidos no local de consumo e os preços do GPL engarrafado no local de venda; (ii) os PVP incluem IVA de 19% até 30/06/2005 e de 21% a partir de 01/07/2005; e (iii) ISP de 0,00748€/kg até 31/12/2005; de 0,00765€/kg em 2006 e de 0,00781€/kg a partir de 01/01/2007

Fonte: DGEG.

8.1.3.2. O enquadramento do regime de preços vigiados do GPL em garrafa

302. Com o propósito de acentuar “o carácter liberalizador” da política de preços da energia seguida pelo Governo, dispõe o n.º 1 da Portaria n.º 782-B/90, de 1 de Setembro que, *“os preços dos gases de petróleo liquefeitos comercializados em garrafas de mais de 3 Kg, a granel e canalizado, [...] ficam, a partir das 0 horas do dia 3 de Setembro de 1990, submetidos ao regime de preços livres”*.
303. Tal como consta do Preambulo da Portaria n.º 1310/93 de 29 de Dezembro, *“o esforço de liberalização introduzido pelo Governo em vários sectores de actividade, nomeadamente no do gás de petróleo liquefeito, não impede que, pontualmente, a Administração venha a actuar sempre que detecte situações em que a concorrência não se encontre em funcionamento no mercado”*. *“Nestes termos, com carácter transitório, até que as condições neste mercado se encontrem normalizadas”*, dispõe o n.º 1 do mesmo diploma que *“os preços dos gases de petróleo liquefeitos comercializados em garrafas de 11 Kg e de 13 Kg deixam de estar sujeitos ao regime de preços livres na produção e importação e na comercialização”*.
304. Dispõe o n.º 1 do Despacho Normativo n.º 144/94 de 23 de Fevereiro que, *“nos termos do n.º 2 da Portaria n.º 650/81, de 29 de Julho”* (...) *“ficam sujeitos ao regime de preços vigiados⁵², nos estádios de produção/importação e comercialização, os bens enquadrados nos desdobramentos da Classificação das Actividades Económicas (CAE, revisão de 1993): ex 23200 – Gases de petróleo liquefeitos comercializados em garrafas de 11 Kg e 13 Kg”*. Actualmente a entidade que recebe a informação enviada pelas empresas notificadas no âmbito do diploma em apreço é a Direcção-Geral das Actividades Económicas (adiante designada por DGAE)⁵³.
305. De seguida é efectuada uma análise descritiva da dispersão regional dos preços do GPL engarrafado, tendo por base os elementos enviados pelas empresas à DGAE.

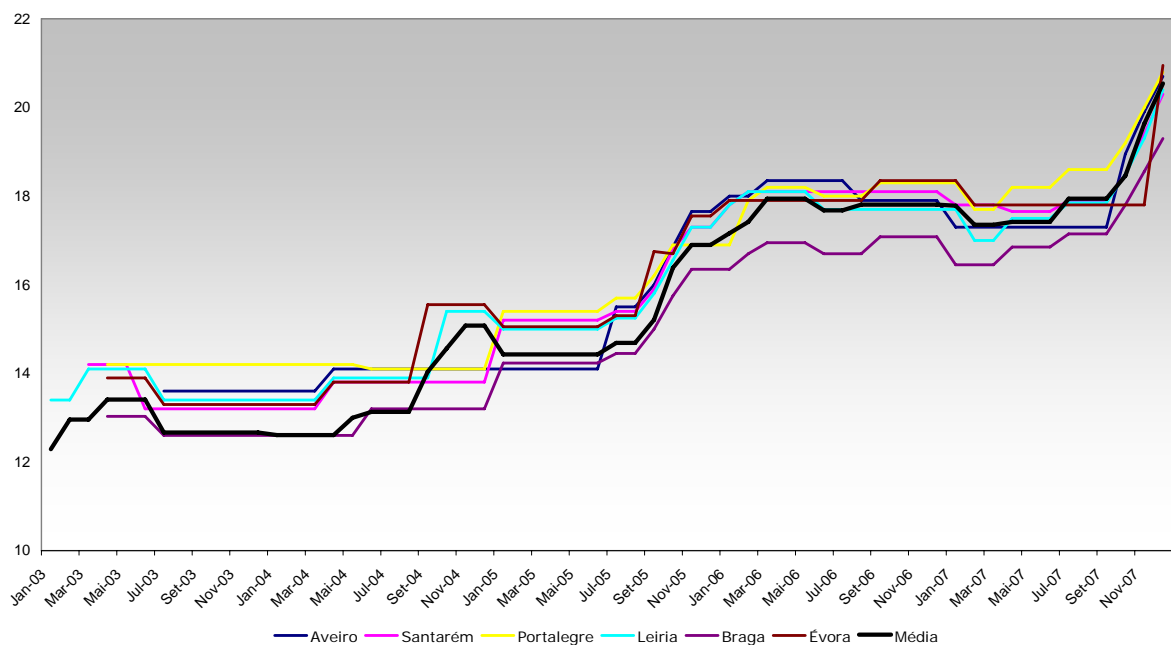
⁵² De acordo com o n.º 3 da Portaria n.º 650/71, *“o regime de preços vigiados consiste na obrigação do envio pelas empresas, para tal notificadas, em carta registada com aviso de recepção, para as Direcções-Gerais do Comércio Alimentar e do Comércio não Alimentar, consoante a natureza dos bens e serviços, dos seguintes elementos: a) os preços e margens de comercialização praticados à data da notificação; b) as alterações dos preços e das margens praticadas, sempre que tenham lugar, bem como a data da sua entrada em vigor; c) quaisquer outros elementos ou esclarecimentos aos elementos enviados solicitados pelas Direcções-Gerais do Comércio Alimentar ou do Comércio não Alimentar; d) Nos casos referidos na alínea b), os novos preços deverão vir acompanhados das causas justificativas das alterações efectuadas”*.

⁵³ <http://www.dgae.min-economia.pt/>.

8.1.3.3. Análise da dispersão regional de preços do GPL em garrafa

306. No gráfico seguinte apresentam-se os preços de venda ao público tendo por base uma amostra de seis empresas de venda ao retalho que operam nos distritos de Aveiro, Santarém, Portalegre, Leiria, Braga e Évora. Os valores são inferiores ao preço médio praticado em Portugal no distrito de Braga e superiores, por exemplo, no distrito de Portalegre. Foi no período de Junho a Agosto de 2004 que se verificou a maior dispersão entre os preços distritais⁵⁴ e no período de Junho a Agosto do mesmo ano a menor dispersão. No final do ano de 2007 a amplitude entre o preço mais elevado e mais reduzido era de €1,65⁵⁵.

Gráfico 39 – Dispersão regional dos preços da garrafa de butano (€) de 13 kg, de Jan 2003 a Dez 2007



Fontes: *Preços por distritos – DGAE; Preços médios – DGEG.*

(i) os PVP incluem IVA de 19% até 30/06/2005 e 21% a partir de 01/07/2005; (ii) e IST de € 0,00748 até 31/12/2005; de € 0,00765 em 2006 e de € 0,00781 a partir de 01/01/2007

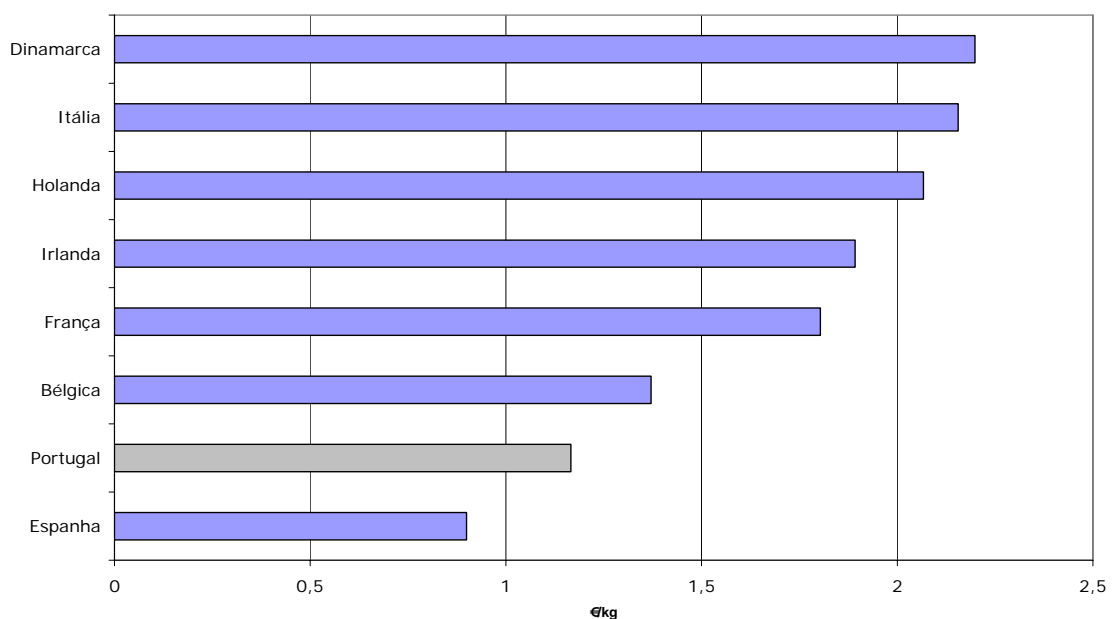
⁵⁴ $\bar{x} = 14,91; \sigma = 0,93$

⁵⁵ $\bar{x} = 13,13; \sigma = 0,33$

8.1.3.4. Comparação internacional de preços de GPL em garrafa

307. Portugal apresentava os segundos PAI mais baixos da Europa no GPL engarrafado, inferiores em €1,03/kg relativamente à Dinamarca (país que regista os preços mais elevados) e superiores em €0,27/kg relativamente a Espanha (país com os preços mais reduzidos), no ano de 2006.

Gráfico 40 – Comparação internacional dos PAI no GPL em garrafa na Europa, em €/kg, em 2006



Fonte: *Boletín Estadístico de Hidrocarburos (2007)*

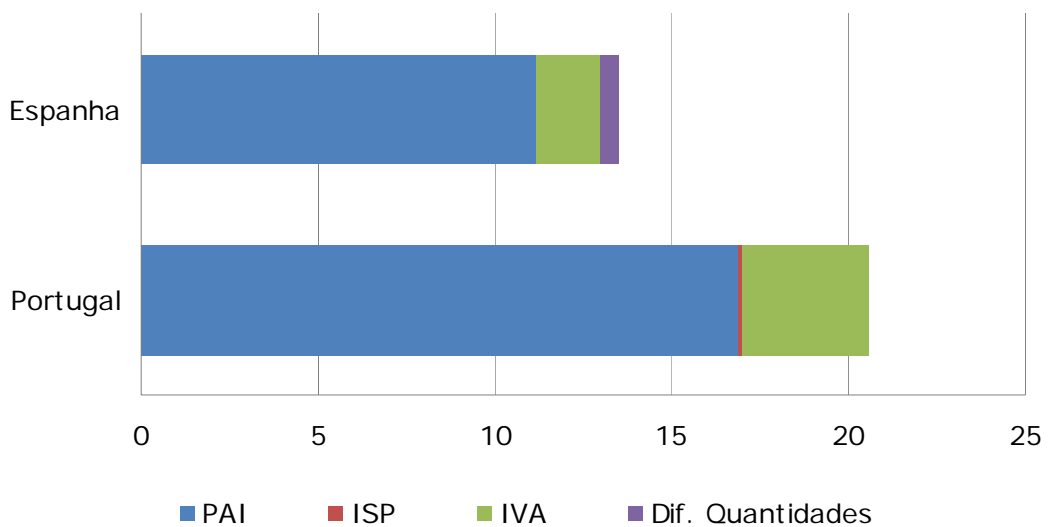
8.1.4. Comparação dos PVP das garrafas de gás butano em Portugal e em Espanha

308. Espanha apresenta os preços do GPL engarrafado mais reduzidos da Europa (não obstante o PVP incorporar a entrega das garrafas de gás na residência do cliente⁵⁶), seguindo-se Portugal. As diferenças de preços entre Portugal e Espanha resultam, para além das condições da oferta e da procura nos dois mercados, de três factores: (i) de diferentes características técnicas dos produtos, nomeadamente do peso das garrafas; (ii) de diferentes níveis de fiscalidade; (iii) do sistema de regulação dos preços existente em Espanha.

⁵⁶ Em Portugal este serviço tem um preço médio de € 0,60.

309. Relativamente às características dos produtos, e apesar de existirem garrafas com diferentes tipologias, uma garrafa tradicional de gás butano em Portugal pesa 13 kg, enquanto em Espanha questões de especificação técnica determinam que o seu peso seja de 12,5 kg.
310. Quanto aos regimes fiscais, o único imposto que incide sobre o gás engarrafado em Espanha é o IVA, à taxa legal de 16%. Em Portugal a taxa de IVA aplicável a este produto é mais elevada, de 21%, sendo que o PVP ainda inclui o ISP (Imposto sobre produtos petrolíferos), actualmente de 0,00781€/kg, sendo este último pouco significativo. O gráfico que se segue apresenta uma comparação das componentes do PVP em Portugal e em Espanha. O preço antes de impostos de 1 kg de GPL é de € 0,89282 em Espanha e de € 1,298 em Portugal, o que se traduz em € 11,61 por 13 Kg em Espanha e €16,87 por 13 Kg em Portugal. Uma garrafa de 13kg teria um preço máximo de € 13,46 em Espanha e um PMVP de € 20,54 em Portugal.

Gráfico 41 – Preço de venda ao público de gás butano (13 kg) em Portugal e em Espanha em Janeiro de 2008 (€)

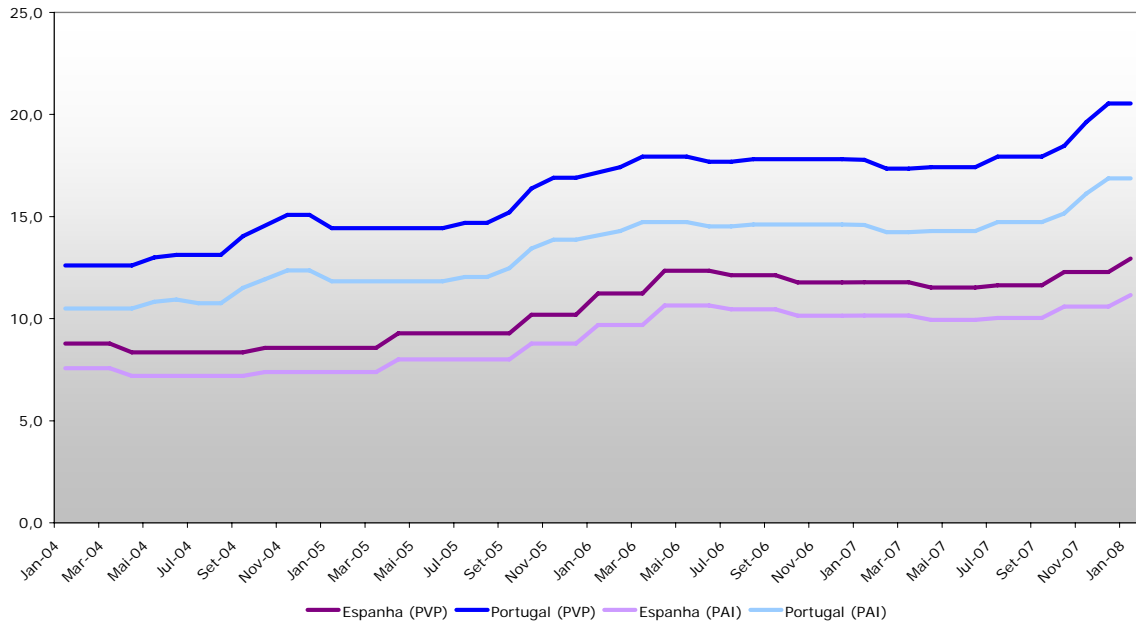


Fonte: *Preços médios em Portugal – DGEG; Preços em Espanha – Boletín Estadístico de Hidrocarburos*

311. Em termos de evolução dos preços de venda ao público e dos preços antes de impostos em Portugal e Espanha observa-se um certo paralelismo das séries de preços entre os dois países, mais especificamente a partir de 2005 (Gráfico *infra*).
312. O diferencial de preços antes de impostos do GPL em Portugal e em Espanha é determinado, entre outros elementos, pela existência de um regime de preços livres em Portugal e de um sistema de preços máximos em Espanha, abaixo dos preços

praticados em Portugal. De seguida apresenta-se uma síntese dos principais aspectos característicos da regulação de preços no mercado espanhol.

Gráfico 42 – Evolução dos preços antes de impostos (PAI) e preço de venda ao público (PVP) de uma garrafa de GPL em Portugal (13 kg) e em Espanha (12,5 Kg)



Fontes: *Preços médios em Portugal – DGEG; Preços em Espanha – Boletín Estadístico de Hidrocarburos.*

(i) os PVP em Portugal incluem IVA de 19% até 30/06/2005 e 21% a partir de 01/07/2005 e IST de € 0,00748 até 31/12/2005; € 0,00765 em 2006 e € 0,00781 a partir de 01/01/2007; (ii) os PVP e, Espanha incluem IVA de 16%.

8.1.4.1. A regulação dos preços do gás butano e propano engarrafado em Espanha

313. O marco normativo dos GPL em Espanha está constituído no disposto no Decreto Real 1085/1992, de 11 de Setembro, em que se aprova o regulamento da actividade de distribuição dos gases líquidos de petróleo, e na Lei 34/1998 de 7 de Outubro, do sector dos combustíveis, recentemente modificada pela Lei 12/2007 de 3 de Julho.
314. Em particular, a disposição transitória da Lei 34/1998 de 7 de Outubro, faculta ao Governo Espanhol o estabelecimento dos preços máximos de venda ao público dos GPL em garrafa, enquanto as condições de concorrência neste mercado não forem consideradas suficientes.
315. De forma mais concreta, o Artigo 5.2. do Decreto Real 15/1999, de 1 de Outubro, através do qual se aprovam medidas de liberalização do sector dos combustíveis, dispõe que o Ministro da Indústria e da Energia, mediante ordem ministerial, e com o prévio acordo da Comissão Delegada do Governo para os Assuntos Económicos,

estabelecerá um sistema de fixação de preços máximos dos GPL em garrafa, que atenda às condicionantes do mercado.

316. Desde a sua implementação, o sistema de determinação automática dos preços máximos de venda, antes de impostos, dos GPL em garrafa, tem registado várias alterações à sua fórmula de cálculo. Não obstante, os sistemas sucessivos de determinação dos preços máximos de venda têm-se baseado em quatro componentes: (i) cotações internacionais do gás butano no Mar do Norte e (ii) cotações do gás propano nos mercados da Arábia Saudita (i.e., cotações internacionais das matérias-primas); (iii) cotações internacionais dos custos de transporte (frete 'Rass Tanura-Mediterrâneo' para barcos de 54.000-75.000m³); (iv) custos de comercialização (incluindo transporte secundário, armazenamento, distribuição domiciliária)⁵⁷.
317. De acordo com Bello e Huerta (2007)⁵⁸, o quadro de regulação implementado em Espanha e que tinha por objectivo incentivar a abertura do mercado e o processo de liberalização até um elevado grau de concorrência ser atingido, mostrou-se incapaz de o fazer, pelos seguintes motivos: (i) não abriu o sector, pelo que a empresa dominante manteve a sua posição, especialmente na distribuição a retalho (a REPSOL Butano abastece cerca de 78% do consumo); (ii) desincentivou a abertura do sector a novos investimentos; (iii) não encorajou a entrada de novos operadores ou um aumento da participação dos actuais operadores; (iv) gerou uma deterioração do desempenho económico e financeiro dos distribuidores no período 2002 a 2006 (CNE, 2008)⁵⁹.

⁵⁷ A fórmula de cálculo dos preços máximos de venda ao público dos GPL engarrafados, já observou várias alterações, desde 1993. A ordem ITC/1968/2007 de 2 de Julho, actualizou o sistema de determinação automática dos preços máximos de venda em vigor, antes de impostos, dos GPL em garrafas com peso superior a 8Kg e inferior a 20 Kg. Os preços máximos de venda ao público, antes de impostos, dos gases líquidos do petróleo em garrafa são actualmente determinados pela seguinte expressão:

$$P = \frac{\sum_{i=n-2}^{n-4} \frac{0,8C_{but,i} + 0,2C_{pro,i} + F_i}{1000}}{3} / e_i + C, \text{ em que:}$$

P = Preço máximo antes de impostos, em €/Kg

$C_{but,i}$ = Média das cotações internacionais FOB, em \$/ton de gás butano no mar do Norte (ARGUS NORTH SEA INDEX, ANSI) e Arábia Saudita publicados respectivamente em Argus LPG World e Platts LPGASWIRE, correspondentes ao mês i.

$C_{pro,i}$ = Média das cotações internacionais FOB, \$/ton do gás propano no mar do Norte (ARGUS NORTH SEA INDEX, ANSI) e na Arábia Saudita publicados respectivamente em Argus LPG World e Platts LPGASWIRE correspondente ao mês i.

F_i = Média mensal, em \$/ton, das cotações mínima e máxima do frete Rass Tanura-Mediterrâneo para barcos de 54.000-75.000 m³, publicada no Boletín Oficial del Estado e pelo correspondente ao mês i.

n = Primeiro mês de aplicação dos novos preços

C = Custos de comercialização, i.e., todos os custos necessários para colocar o produto à disposição do consumidor.

e_i = taxa de câmbio.

⁵⁸ Bello, A. e Huerta, E. (2007). "Regulation and market power in the Spanish liquefied petroleum gas industry: Progress or failure?" Energy Policy. 35: 3595-3605.

⁵⁹ CNE (2008). Informe sobre la retribución del sector del GLP en su modalidad de envasado. Comisión Nacional de Energía.

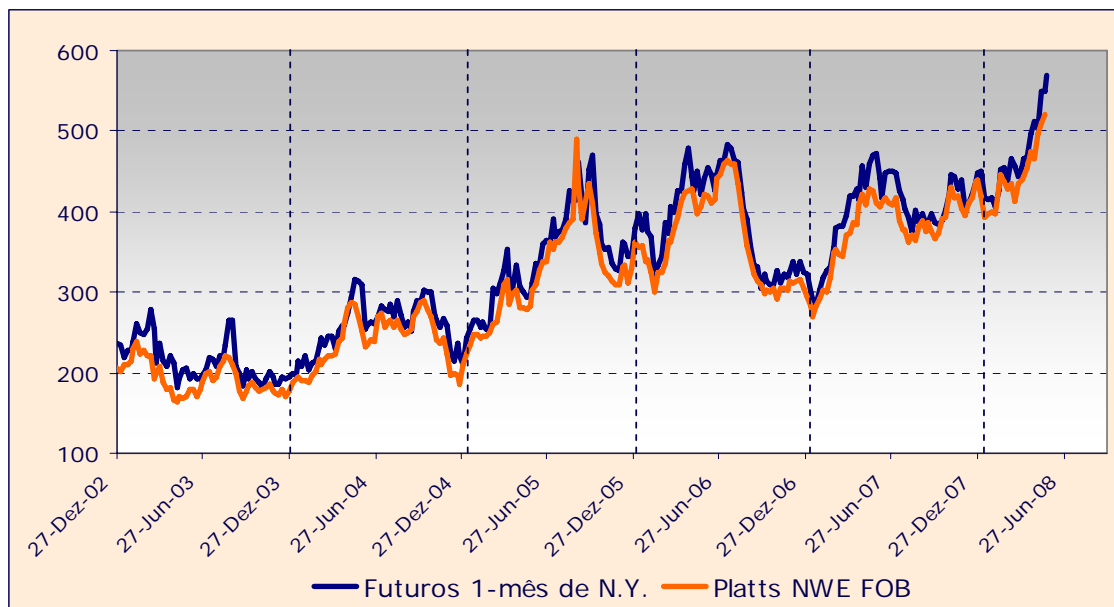
8.1.5. Síntese conclusiva

318. O GPL em garrafa é utilizado principalmente para fins domésticos no aquecimento individual, na produção de água quente e na cozinha. O seu consumo em Portugal apresenta um perfil sazonal, com picos nos meses de Inverno e a sua procura acompanha a densidade populacional. O mercado do GPL engarrafado em Portugal apresenta uma forte concentração sendo este produto fornecido por apenas quatro empresas (BP, ESSO, Petrolgal, REPSOL).
319. Apesar de Portugal apresentar os segundos preços mais baixos para o GPL em garrafa numa amostra de oito países, os preços em Espanha são substancialmente inferiores aos preços praticados em Portugal.
320. Da análise efectuada concluiu-se que, para além das especificidades dos mercados nos dois países, as diferenças de preços resultam dos seguintes factores: (i) diferentes especificidades técnicas dos produtos, tais como o peso das garrafas nos dois mercados – uma garrafa tradicional pesa em Portugal 13 kg e em Espanha apenas 12,5 kg; e (ii) diferentes níveis de fiscalidade – o IVA em Portugal é de 21% e em Espanha de 16%, sendo em Portugal aplicado um ISP de 0,00781 €/kg.
321. Acresce que em Espanha vigora um sistema de preços regulados – através do estabelecimento de um sistema de preços máximos - enquanto que em Portugal os PVP do GPL em garrafa são livres, e apenas sujeitos a um regime de preços vigiados.

8.2. Anexo 2

322. O Gráfico 43 *infra* ilustra, conforme referido no texto, o forte grau de paralelismo existente entre as cotações da gasolina sem chumbo *Platts* NWE FOB de Roterdão e as dos futuros a 1-mês daquele produto no mercado de Nova Iorque, o qual sugere a dimensão internacional do mercado de refinação da gasolina.

Gráfico 43 – Evolução semanal comparativa, desde a última semana de 2002, das cotações dos futuros a 1-mês da gasolina sem chumbo no mercado de Nova Iorque e do *Platts* NWE spot FOB no mercado de Roterdão (€ / m³)



9. Glossário

AIE – Agência Internacional da Energia.

Amplitude de preços – Diferença de preços entre o mais baixo e o mais elevado, praticados no mercado.

API – *American Petroleum Institute*.

bbl – Barril – medida de volume do petróleo e produtos derivados do petróleo. Um barril de petróleo corresponde a 42 galões americanos (o equivalente a 159 litros). Em média uma tonelada corresponde a 7,33 bbl de crude, embora uma conversão precisa dependa das características específicas do petróleo.

Brent – “*Brent blend*” – Tipo de crude mais transaccionado no mar do Norte. O *Brent* tem uma densidade de cerca de 37,5 de acordo com a escala do API (*American Petroleum Institute*). Tecnicamente é uma mistura de crude da Shell UK (zona de exploração de *Brent*) e da BP (zona de exploração de *Ninian*).

CIF – *Cost Insurance and Freight*.

DGAE – Direcção Geral das Actividades Económicas.

DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia.

EEE – Espaço Económico Europeu

EIA – *Energy Information Administration*.

FOB – *Free on Board*.

FMI – Fundo Monetário Internacional.

GPL – Gás de Petróleo Liquefeito.

kb/d – Milhares de barris por dia.

mb/d – Milhões de barris por dia.

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

OPEP – Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

PVP – Preço de Venda ao público.

PMVP – Preço Médio de Venda ao Público.

Preços Spot – Preços praticados no mercado à vista (por oposição ao mercado de futuros).

TCMA – Taxa de crescimento média anual.

UE – União Europeia

WTI – *West Texas Intermediate crude oil* – contrato de futuros transaccionado no NYMEX sobre o *Light Sweet Crude*.